

---

# ÅRSBOK 2000

---

---

AXEL AX:SON JOHNSONS INSTITUT FÖR  
SJÖ- OCH ANNAN TRANSPORTRÄTT  
VID STOCKHOLMS UNIVERSITET

---





---

# ÅRSBOK 2000

---

Redaktör: Forskningsassistent Anders Hultman

© Författarna och Axel Ax:son Johnsons institut  
för sjö- och annan transporträtt 2001.

Institutets adress: Stockholms universitet, Juridiska institutionen, 106 91 Stockholm,  
tel: 08-16 32 87, fax: 08-612 41 09, e-post [anders.hultman@juridicum.su.se](mailto:anders.hultman@juridicum.su.se)

Hemsida: <http://www.juridicum.su.se/transport>



# Förord

Axel Ax:son Johnsons institut för sjö- och annan transporträtt kan här presentera sin andra årsbok. Precis som föregående år gäller att årsboken utgör en informationskrift i kontakten med institutets vänner och andra intresserade. Förutom remissvar och protokoll från det gångna årets seminarier publicerar vi även i år ett antal uppsatser författade av tidigare studenter vid Stockholms universitet och Uppsala universitet. Det är Annelie Rask, Länstrafikbolag som sjötransportörer; Martin Tideström, En konkurrensrättslig granskning av Kommissionens beslut 1999/329/EEC International Group of P & I Clubs samt Johan Westman, Skeppsregister á la Factortame. Utöver detta har vi också låtit trycka en uppsats rörande Estonia-haveriet av institutets "grand old man" Hugo Tiberg, How Can a Seaworthy Ship Sink? samt en uppsats i landsvägstransporträtt skriven av undertecknad, Aktuella problem i Rysslandstrafiken. Det är vår förhoppning att urvalet av uppsatser i någon mån skall kunna spegla utvecklingen på det sjö- och transporträttsliga området under det år som gått.

Under det gångna året 2000 har en del personella förändringar ägt rum på institutet. I mars avgick Hugo Tiberg efter 35 år som föreståndare. Istället svarar numera undertecknad för den dagliga verksamheten. Att Hugo slutat som föreståndare betyder emellertid inte att han lagt ned verksamheten. Hugo är mer aktiv än någonsin när det gäller forskning och skrivande. Dessutom fungerar han numera också som ordförande i både institutets styrelse och Axel Ax:son Johnson stiftelsen.

Beträffande verksamheten har den av institutet bedrivna Uppdateringskursen börjat sätta sig. Vi är dock samtidigt medvetna om att det inte duger att vila på lagarna. Inför framtiden kommer vi att söka vidareutveckla konceptet genom ta fasta på den rättsliga utvecklingen i stort på olika transportområden. Med andra ord kommer vi i framtiden inte att presentera all ny praxis på ett område utan istället och ta sikte på de mest intressanta fallen — de som markerar en förändring — och sätta in dem i ett vidare perspektiv. Vi kommer också att ytterligare söka internationalisera kursen genom att ta in mer utländskt material, det gäller speciellt på det sjörättsliga området.

Under det gångna året sjösatte också institutet en ny Exporträttskurs. Kursen utgjorde ett led i institutets ökade fokusering på integrationen mellan de köp-, transport- och försäkringsrättsliga reglerna. Kursen blev en succé i flera stycken. Vi hade förmånen att få flera av Sveriges främsta experter på respektive område som föreläsare och deltagarna var mycket nöjda med de två dagarna. Från Institutets sida kunde man dock ha önskat sig lite fler deltagare, men det tar alltid lite tid att marknadsföra en ny produkt.

Vad beträffar studentkurserna gav institutet för första gången kursen Marine Insurance, 10 poäng. Den nya kursen möjliggör, tillsammans med Maritime and Transportation Law-kursen och examensarbetet, för studenterna att under ett helt år specialisera sig inom det sjö- och transporträttsliga området. Kursen är även öppen för praktiserande jurister.

Under året lanserade också institutet en Cd-rom tillsammans med Sjöassuradörernas Förening, CD Transport & Försäkring 2000. Den innehåller Sjöassuradörernas villkor och klausuler samt ett urval lagar och konventioner från det transporträttsliga området. Tanken med Cd:n är att den skall kunna komma att utgöra ett praktiskt arbetsredskap för jurister och andra verksamma inom transportnäringen. Institutet har givit ut ett landsvägstransporträttsligt verk i skriftserien, Last och ersättning, med undertecknad som författare. Under året har också en ny översättning av Sjölagen till engelska gjorts. Ett samlingsverk i luftträtt har också lämnats till tryck. Båda dessa titlar kommer att tillhandahållas i skriftserien under första hälften av 2001.

På forskningsfronten gäller att institutet arrangerade ett sommarseminarium på Stora Tratten i Stockholm skärgård rörande befraktning av fartyg. Det är ett ämne som kommit lite i skymundan till förmån för styckegodsreglerna. I och med att de kvarvarande svenska rederierna i många fall är aktiva inom framförallt produkttanksegmentet samtidigt som de svenska industriföretagen inte sällan helbefraktar fartyg såg vi det som angeläget att åter ta upp en diskussion på det här området. Det seminariet kommer att följas upp genom att institutet kommer att arrangera det traditionella Hässelbykollokviet på det temat under det kommande året.

Institutet tog också tillsammans med Juridiska institutionen i Göteborg initiativ till bildandet av ett nordiskt transporträttsligt nätverk. Nätverkets aktiviteter koordineras från Stockholm, där också den första nätverksträffen arrangerades. Nätverket omfattar ett tjugotal forskare från de nordiska länderna. Tanken med nätverket är att det skall kunna utgöra ett forum för diskussion av juridiska forskningsfrågor på det transporträttsliga området. Vid den första träffen diskuterades ett nytt forskningsprojekt vid Åbo Akademi rörande redarens miljöskadeansvar.

Under året har institutet också arbetat med att söka dra igång ett järnvägsrättsligt doktorandprojekt i anslutning till det vägtransporträttsliga projekt som redan bedrivs här. Till följd av vissa avhopp i samband med rekryteringen av personal har detta inte gått. Det ser emellertid ut som institutet i samverkan med Juridiska institutionen i Uppsala och Högskolan Dalarna skulle kunna få igång ett projekt på järnvägsområdet under det kommande året. Institutet kan där genom sitt bibliotek och sina kontakter med SJ komma att fylla en viktig funktion.

I övrigt gäller att institutsbiblioteket vidareutvecklats. Den befintliga litteraturen har omkatalogiserats efter ämnen samtidigt som registret börjat läggas över på data. Och sist men inte minst har vi påbörjat arbetet med att köpa in nya böcker på områden där det tidigare funnits luckor i samlingen. Vi har även satsat på att köpa in nya upplagor av existerande standarverk.

Året har som synes präglats av en intensiv verksamhet på olika områden. All verksamhet drar emellertid stora resurser och jag skulle avslutningsvis vilja tacka alla sponsorer som varit med och stöttat verksamheten med pengar och genom insatser på kurser och seminarier. Utan detta hade det inte varit möjligt att åstadkomma allt detta. Min fromma förhoppning är att institutets vänner och sponsorer även i framtiden skall finna vår verksamhet vara av sådant värde att det framstår som angeläget att stötta denna.

Slutligen vill jag och institutets personal passa på att tillönska alla vänner och sponsorer ett god fortsättning på det nya året 2001.

Stockholm i januari 2001.

*Johan Schelin*

# Innehåll

<b>AKTUELLA PROBLEM I RYSSLANDSTRAFIKEN .....</b>	<b>9</b>
<b>HOW CAN A SEAWORTHY SHIP SINK? .....</b>	<b>23</b>
<b>REMISSER, YTTRANDE OCH SEMINARIEPROTOKOLL .....</b>	<b>33</b>
<b>LÄNSTRAFIKBOLAG SOM SJÖTRANSPORTÖRER .....</b>	<b>61</b>
<b>EN KONKURRENSRÄTTSLIG GRANSKNING... ..</b>	<b>113</b>
<b>FACTORTAMEDOMARNAS PÅVERKAN PÅ DET SVENSKA SKEPPSREGISTRET .....</b>	<b>169</b>





---

# Aktuella problem i rysslandstrafiken

Av juris doktor Johan Schelin

---

*I takt med den stigande ryska importen av varor har landsvägstransporterna till Ryssland från länder i Västeuropa ökat. Inte sällan är nordiska speditörer och åkerier engagerade i den här trafiken. Den ryska övergången från planekonomi till marknadsekonomi synes emellertid också ha medfört en ökad kriminalitet. Det har bland annat kommit till uttryck i ett antal nordiska rättsfall rörande ansvaret för rån, stöld, bedrägerier och dubbelfakturering i samband med transporter till Ryssland. Tanken med den föreliggande uppsatsen är att närmare söka belysa de problem som gjort sig gällande i denna rättspraxis. Uppsatsen utgör en bearbetad version av ett föredrag hållet vid den Finska Sjörättsföreningens möte i Helsingfors den 23 november 2000.*

## Inledning

I och med den ryska ekonomins omvandling från planekonomi till marknadsekonomi har den internationella importen av varor till Ryssland ökat markant. Efter en inledande kraftig uppgång i samband med Sovjetunionens fall minskade visserligen importen under andra hälften av 1990-talet till följd av betalningsobalanser i den ryska ekonomin. Men på senare tid har dock siffrorna återigen vänt. Nu ökar återigen importen, låt vara med mer modesta tal än i inledningsfasen av övergången till marknadsekonomi. Den ökade importen har bland annat lett till att antalet landsvägstransporter till och från Ryssland stigit. Den nya ryska marknadsekonomi synes också ha medfört en ökad kriminalitet. I rättspraxis avspeglas den här utvecklingen i ett antal fall från senare år rörande stölder och bedrägerier i samband med CMR-transporter till Ryssland.

Tanken med uppsatsen är att med hjälp av ett antal rättsfall belysa några av de problem som kan komma att möta de fraktförare som är engagerade i transporter till Ryssland. Det gäller frågan om lastskadeansvaret stölder av gods under transporten respektive vid utlämnande av gods på leveransorten. Även frågan om beräkningen av det förlorade godsets värde vid den inte sällan förekommande dubbelfaktureringen kommer att diskuteras. Innan dess finns det emellertid skäl att utifrån ett nordiskt perspektiv något söka redogöra för bakgrunden till dessa frågor. I takt med att importen till Ryssland ökat har de nordiska länderna fått allt större betydelse som transitländer. Det gäller speciellt Finland, eftersom landet direkt gränsar till Ryssland, däribland det folkrika St. Petersburgområdet. De baltiska staterna och Polen kan här inte konkurrera, trots att de har ett ännu bättre geografiskt läge än Finland. Orsaken till detta är att de logistiska förhållandena vad beträffar lagringsmöjligheter, kriminalitet, tullklarering och vägstandard i de forna öststaterna fortfarande framstår som betydligt sämre.

En vanlig leveransmetod vid exporter till Ryssland att den västeuropeiske säljaren kommer överens med den ryske köparen att godset skall levereras i Finland nära gränsen till Ryssland. Det ger den västeuropeiske säljaren en ökad säkerhet. Den lägre kriminaliteten i Finland leder till att risken för stölder minskar medan godset ännu befinner sig i

säljarens vård. Dessutom ges säljaren bättre möjligheter att erhålla betalning för godset genom att det i Finland, återfinns ett väl fungerande rättssystem i form av bland annat kronofogdemyndigheter. Dessutom gäller att den ryske köparen utgör den part som bäst känner till de inhemska förhållandena. Han kan därför förväntas ha bäst möjlighet att ordna förtullningen samt transporten av godset från gränsen till den slutliga destinationen i Ryssland på ett bra och billigt sätt. För denna del av transporten engageras oftast ryska eller baltiska åkerier. Det förekommer emellertid inte sällan att västeuropeiska exportörer i avtalen med de ryska importörerna förbinder sig att leverera godset direkt i Ryssland. Det händer också att de ryska importörerna svarar för hela transporten till Ryssland och av den anledningen kontrakterar ett västeuropeiskt åkeri för utförandet. Det är i de två sistnämnda situationerna som nordiska åkerier kan komma att råka ut för de problem som jag tidigare angivit.

Att riskerna att godset försvinner i samband med transporter i Ryssland är högre än i de nordiska länderna står utom allt tvivel. Den exakta omfattningen av kriminaliteten är dock svår att fastställa, då det enligt uppgift saknas ordentlig statistik på området. Vad beträffar transporter från Finland till Ryssland finns det vissa uppgifter som pekar på att det under 1999 förekom nio fall av stölder och bedrägerier. I tre av fallen stals godset vid regelrätta landsvägsrån medan i tre av de övriga sex fallen godset försvann i samband med utlämnandet på leveransorten. Dessa siffror säger emellertid inte så mycket eftersom det saknas uppgifter om det totala antalet transporter från Finland till Ryssland.

## **Ansvaret vid landsvägsrån**

### **Strikt ansvar med force majeure-undantag eller exculpationsansvar?**

Som ovan berörts inträffade det åtminstone tre fall av landsvägsrån i samband med transporter från Finland till Moskva under 1999. Från juridisk utgångspunkt är landsvägsrånen synnerligen intressanta eftersom de ställer frågan om hur reglerna rörande fraktföraran svaret i art. 17 CMR-konventionen skall tolkas på sin spets. Artikel 17(2) bygger i sista hand på att fraktföraren kan befria sig från ansvar för det fall skadorna eller förlusterna beror på omständigheter som fraktföraren varken kunnat undvika eller förebygga. Den konkreta fråga som alltid uppkommer i landsvägsrånfallen är huruvida fraktföraren hade möjlighet att undvika rånet i fråga. En annan mer teoretisk fråga som också ställs på sin spets här är huruvida ansvaret i CMR-konventionen utgör ett strikt ansvar med vissa force majeure-undantag eller ett culpaansvar med omvänd bevisbörda. Den sistnämnda frågan har varit föremål för diskussion på det akademiska planet. I Norden har Grönfors argumenterat för att ansvaret i CMR-konventionen i praxis utvecklats till ett exculpationsansvar. Bull och Ekelund utgår däremot från att det är fråga om ett strikt ansvar med force majeure-undantag.<sup>1</sup> De sistnämnda författarna synes betona CMR-konventionens släktskap med CIM-reglerna.

---

<sup>1</sup> Grönfors, K., Inledning till transporträtten, Stockholm 1984, s. 73; Bull, H.J., Innføring i veifraktrett, 2 uppl., Oslo 2000, s. 65 och Ekelund, P., Transportaftaler, 2 uppl., Köpenhamn 1997, s. 201.

Mig veterligen saknas det i nordisk praxis rättsfall avseende regelrätta landsvägsrån i rysslandstrafiken.<sup>2</sup> Här får man istället se till befintlig praxis rörande landsvägsrån i Italien. Generellt gäller att bedömningen av fraktförarens ansvar för godset i samband med landsvägsrån är mycket sträng. Med engelsk terminologi måste fraktföraren visa att han eller hans medhjälpare iakttagit "the utmost care" vid handhavandet av godset. Det är därför sällan som fraktföraren kan befria sig från sitt ansvar enligt art. 17 genom åberopandet att han varken kunde undvika rånet eller förebygga följderna av detta. En god illustration till detta utgörs av målet ND 1997 s. 167 från danska Højesteret:

I det aktuella fallet åtog sig fraktföraren att transportera ett parti salt fisk från Hirtshals i Danmark till Neapel i Italien. Sju mil norr om Neapel parkerade chauffören för övernattnig på en upplyst och inhägnad parkeringsplats i anslutning till motorvägen. Parkeringsplatsen bevakades inte av särskilda vakter, men motorvägssträckan patrullerades regelbundet av polisen med anledning av att det tidigare förekommit stölder i området. Dessutom videoövervakades området från den nattöppna macken på stället. Trots detta bröt sig under natten två män in i den låsta bilen och kapade denna. Lastbilen kördes till en lagerhall där godset lossades. Därefter övergavs lastbilen och chauffören på en större väg.

I målet hävdade varuförsäkringsgivaren att rånet kunde ha undvikits genom att chauffören begagnat sig av en bevakad rastplats alternativt planlagt rutten så att en övernattnig i området inte varit nödvändig. Dessutom borde åkeriet ha givit chauffören instruktioner om vilka rastplatser han skulle använda med tanke på säkerheten alternativt instruerat denne att själv skaffa sig den informationen. Ett cirkulär med en lista över sådana rastplatser hade bland annat skickats ut till medlemmarna i det danska åkeriförbundet.

Fraktföraren menade däremot att chauffören vidtagit alla de åtgärder som rimligtvis kunde krävas för att undgå rånet. Chauffören undvek att köra in i det riskfyllda Neapelområdet under nattens mörka timmar samt valde efter bästa förmåga ut en rastplats av god standard med hänsyn till säkerheten.

Den teoretiska skillnaden i argumentationen bestod här i att käranden utgick från Bulls och Ekelunds antagande att ansvaret i grunden är strikt.<sup>3</sup> Med andra ord menade käranden att fraktföraren måste visa att det var i princip helt omöjligt att undvika rånet. Svaranden utgick däremot från Grönfors antagande att ansvaret utgör ett culpaansvar. Med andra ord krävdes det endast att fraktföraren utvisat tillbörlig omsorg, låt vara att aktsamhetskraven sedan måste ställas mycket högt.

Ser man till Vestre Landsrets dom framgår det helt klart att domstolen accepterat svarandens argumentation och tolkat art. 17(2) som en culpapregel med omvänd bevisbörda. Landsretten anger explicit att fraktföraren vidtagit alla de åtgärder man i den aktuella situationen rimligen kunnat kräva. Beträffande Højesterets dom är det däremot svårare att dra någon säker slutsats. En tänkbar tolkning här är att domstolen delade uppfattningen i principfrågan att art. 17(2) utgjorde en culpapregel. Enligt den tolkningen skulle fraktföraren ha brustit i sitt instruktionsansvar i förhållande till chauffören (culpa in instruendo) genom att inte anvisa lämpliga rastplatser eller förse chauffören med information om dessa. En annan tolkning är att Højesteret accepterade kärandens utgångspunkt i målet att ansvaret enligt 17(2) i grunden utgör ett strikt ansvar. Enligt den tolkningen tvingades sedan domstolen konstatera att fraktföraren inte kunde undgå ansvar, då det rent faktiskt

---

<sup>2</sup> Jfr dock det i avsn. 3 kommenterade fallet UfR 2000 s. 1400 SØHa där chauffören rånades på mottagningsorten av en okänd person.

<sup>3</sup> Se ovan not 1.

fanns säkrare rastplatser att tillgå i området. Med andra ord förelåg det här inte någon *force majeure*-grundande omständighet.

Det som talar för den sistnämnda tolkningen är att den står i överensstämmelse med vad som kan sägas utgöra huvudlinjen i europeisk praxis på området. De europeiska domstolarna synes generellt ha ställt kraven på fraktföraren högt. Man här kan tala om att dessa utgått från att fraktföraren rent automatiskt varit strikt ansvarig så länge det inte visats att det var omöjligt att undvika skadorna. Domstolarna har sedan i motsats till vad som gäller i utomobligatoriska skadeståndsmål vanligen inte företagit någon avvägning mellan risken för skada och möjligheterna för att förebygga denna. Det är sällan det talas i termer av att fraktföraren eller chauffören vidtagit alla de åtgärder som *rimligen* kan krävas.

Tendensen i den europeisk praxis verkar snarare vara den domstolarna friar fraktföraren från ansvar i vissa typsituationer där *force majeure* anses vara för handen. Vanligen har då lastbilen varit i trafik när rånet förövades. I vissa fall har chauffören förföljts och sedan tvingats stanna bilen under vapenhot. I andra fall har han tvingats stanna längs vägen på grund av oförutsägbara händelser.<sup>4</sup> I ett franskt rättsfall från 1998 friades fraktföraren från ansvar. Lastningen fördröjdes här avsevärt på grund av lastägarens agerande. Chauffören tvingades sedan på grund av trötthet och rådande nattrafikrestriktioner att parkera för natten vid en vägtull.<sup>5</sup> I ett lite mer tragikomiskt fall från Belgien stals bilen stulen medan chauffören besökte toaletten.<sup>6</sup> Även här friades fraktföraren från ansvar. Avgörande för utgången var att chauffören parkerat på en bevakad parkeringsplats, låst bilen, aktiverat stöldskyddssystemet samt att han endast lämnat fordonet en kortare stund.

I det här perspektivet framstår det norska fallet ND 1998 s. 226 från Høyesterett som något av en avvikelse i nordisk rätt. Här diskuterade den andrevoterande domaren, vars dom blev utslagsgivande i ansvarsfrågan, i närmast culpalliknande termer. Argumentationen påminner i stora stycken om Landsrettens sätt att diskutera i det ovan kommenterade målet ND 1997 s. 167 DH. Omständigheterna i fallet var följande:

En norsk fraktförare åtog sig att transportera ett parti torrfisk från Svolve i Norge till Neapel i Italien. Chauffören instruerades att kontakta en gränsspeditor när han anlände till Aosta vid den italienska gränsen. Vid ankomsten till Aosta visade det sig att speditorsfirman var stängd. På dörren satt en lapp, vilken hänvisade till en annan firma. Chauffören vände sig dit och personalen där ringde som han uppfattade det till mottagaren i Neapel. Han fick sedan besked om att köra vidare mot Neapel. Efter en kvarts körning uppfattade chauffören att en vit Mercedes skuggade honom, han antog efter hand att det var de i instruktionen omtalade representanterna för mottagaren.

Cirka sju mil före Rom stannade chauffören för natten på ett serviceområde, Giove ovest, med en nattöppen bensinstation och restaurang. Området var inhägnat, men det saknades särskild bevakning. Däremot patrullerade polisen området med jämna mellanrum. Under natten bröt sig rånare in i bilen och hotade chauffören med pistol. Lastbilen kördes iväg och tömdes på sin last. Därefter övergavs bilen och chauffören på en väg någonstans.

Andrevoterande inledde här argumentationen med att etablera en slags culpanorm genom att konstatera att det norska exportrådet rekommenderat åkerierna att använda sig av servicestationerna norr om Rom. Domaren pekade sedan på att det visserligen fanns särskilt bevakade parkeringsplatser att tillgå. Dessa var emellertid i allmänhet inte var öppna för utländska chaufförer, vanligen låg de också bortom motorvägarna. Utifrån bevisituatio-

<sup>4</sup> Cass., 21.6.88, (1988) ETL 711 och BGH 13.11.97, (1998) ETL 829.

<sup>5</sup> Comm. Bourg-en-Bresse, 27.298, (1998) BT 358.

<sup>6</sup> RB Tongeren, 27.05.92, (1992) ETL 853.

nen kunde det inte krävas att fraktföraren skulle ha organiserat transport på något annat sätt. Det gällde speciellt som exportrådet varnat för att ge sig ut på det mindre vägnätet nattetid. Andrevoterande konstaterade sedan avslutningsvis att det varken förelåg några brister vad beträffar planläggningen eller genomförandet av transporten. Fraktföraren friades därför från ansvar.

Den förstevoterande domarens argumentation ligger mer i linje med vad som gäller internationellt. Förstevoterande delade inte majoritetens åsikt rörande planläggningen av transporten. Tvärtom menade domaren att denna varit något bristfällig. Fraktföraren hade aldrig undersökt närmare vilka parkeringsplatser som fanns att tillgå längs färdvägen. Han hade endast nöjt sig med att varna chaufförerna för rånrisken. Samtidigt ansåg förstevoterande att fraktföraren ändå borde befrias från ansvar. Skälet till detta var att händelsen med den vita Mercedes-bilen visade att rånarna i förväg valt ut den aktuella lastbilen. Det hade enligt förstevoterande inte inneburit någon skillnad om chauffören parkerat på en särskilt bevakad parkeringsplats. Rånarna hade ändå slagit till mot den aktuella bilen. Med andra ord förelåg det här inte någon kausalitet mellan den bristande planläggningen och rånet.

Även det sistnämnda resonemanget ligger i linje med vad som gäller internationellt. I fallet *Cicatiello v. Anglo European Shipping Services Ltd.* åtog sig chauffören att transportera ett parti ogarvade skinn från Wales till Italien. Under ett uppehåll på en parkeringsplats nära La Macchia rånades chauffören. Här friades fraktföraren från ansvar. Orsaken var att alla fakta i målet pekade på att godset var *"targeted" and stolen to order*. Endast en organiserad liga kunde förväntas ha resurser att tillgodogöra sig de ogarvade skinnen.

Vilka praktiska effekter får det att norska Høyesterett bedömt ansvarfrågan i närmast culpaliknande termer medan den danska motsvarigheten diskuterade i termer av ett strikt ansvar? Räcker det inte här med att konstatera att man i Danmark har etablerat en strängare norm jämfört med Norge rörande fraktförarens ansvar enligt art. 17(2) CMR-konventionen? Är inte frågan om ansvaret i art. 17 utgör ett strikt eller ett culpaansvar av rent akademisk art. Svaret är att förmodligen spelar ansvarets konstruktion trots allt en viss roll när ansvarsfrågan som i stöldfallen ställs på sin spets. Jämförelsen mellan det danska och det norska fallet visar att domarna har lättare att så att säga lägga ribban högre då det är fråga om ett strikt ansvar. Möjligen är den effekten av psykologisk art. En argumentation rörande ett strikt ansvar enligt art. 17 måste med nödvändighet utgå från att fraktföraren är ansvarig försåvitt annat inte visas. Därmed blir det lättare för domstolarna att etablera strängare normer för befrielse från ansvar jämfört med om de skulle utgå från ett culpaansvar. Det gäller även om bevisbördan i det senare fallet ligger på transportören, det vill säga att det är fråga om ett exculpationsansvar.

### **Förlust av begränsningsrätten**

Med tanke på den relativt stora rånrisken längs landsvägarna kan man också fråga sig i vilka situationer fraktföraren kan sägas ha förfarit så pass vårdslöst att han bör förlora begränsningsrätten. Enligt art. 29 krävs det att fraktföraren eller han medhjälpare utvisat grovt vårdslöst för att begränsningsrätten skall gå förlorad. Gränsen för vad som skall anses utgöra ett grovt vårdslöst handlande har i allmänhet satts ganska högt, det gäller särskilt i de fall där den grova vårdslösheten kan relateras körningen. I ND 1986 s. 27

SH, konstaterade Högsta domstolen att chauffören inte handlat på ett grovt vårdslöst. I det aktuella målet förde chauffören en trailer med en grävmaskin in under en viadukt trots att han uppenbarligen kände till såväl ekipagets höjd som den fria höjden under viadukten. Domstolen gjorde här en mycket snäv tolkning av begreppet grov vårdslöshet jämfört med vad som allmänt gäller inom kontraktsrätten. Orsaken till detta var förmodligen att domstolen önskade värna den existerande balansen i CMR-konventionen mellan ansvars- respektive begränsningsreglerna.

I de fall den grovt vårdslösa handlingen kan relateras till behandlingen av godset tenderar emellertid bedömningen på det europeiska planet av fraktförarens handlande att vara strängare. Det verkar som om de europeiska domstolarna velat tillskapa ytterligare ett incitament för fraktföraren att handskas varsamt med lasten. I trafiken kan situationer uppkomma mycket snabbt och beslut måste fattas direkt. Här är det istället fråga om att fraktföraren måste tillskapa goda rutiner för hanteringen av godset i syfte att minimera skadorna i verksamheten. Ett exempel på detta utgör fallet ND 1983 s. 62 FH. Här ansåg Finlands Högsta domstol att fraktföraren utvisat grov vårdslöshet. I det aktuella fallet hade det befordrade godset kommit att bli liggande i en terminal i ca tre månader utan att någon visste var det hade tagit vägen. Domstolens bedömning framstår här till skillnad mot ND 1986 s. 27 SH som sträng. Den finländska Högsta domstolen konstaterade i domen att fraktföraren har att tillse att godset inte skadas och att uppgift om var godset befinner sig kan ges *vid varje tillfälle*. Det sistnämnda kan kritiseras med hänvisning att en sådan norm framstår som alltför sträng gentemot fraktföraren. Fallet visar dock att bedömningen av vad som utgör grov vårdslöshet kan variera beroende på vad för slags handlande det är fråga om.

Beträffande stöldfallen verkar det som om fraktföraren måste vidta med hänsyn till lasten och resan *rimliga åtgärder* för att skydda godset mot stöld. Gör han inte detta riskerar han att förlora begränsningsrätten och därmed att få ersätta lastägarens skador fullt ut. I det danska fallet ND 1991 s. 123 DH betraktades det som grovt vårdslöst att lämna den lastade bilen obebakad över en helg i ett öde industriområde. Godset, som bestod av radio- och musikinstrument, skyddades endast genom en enkel presenning. Genom att de ryska vägarna generellt sett betraktas som relativt osäkra kan det tänkas att det här ställs ännu högre krav på fraktförarna för att de inte skall förlora begränsningsrätten. Praxis tyder exempelvis på att bilarna måste vara försedda med skåp och larmanordningar, i vart fall när godset framstår som stöldbegärligt. Förmodligen kan heller inte chauffören lämna bilen och godset längre stunder annat än om det framstår som nödvändigt för transportens genomförande. Det sagda illustreras av det danska fallet ND 1999 s. 100 SØHa:

Här åtog sig fraktföraren att transportera minkskinn från Brøndby till Italien. Fraktföraren använde sig av en trailer med kapell, men med fast bakdörr. På väg mot Milano stannade chauffören på en obebakad rastplats och lade sig att sova i bilen. Under natten stal någon eller några två kollin med 800 skinn genom att skära hål i kapellet.

Med tanke på att godset endast skyddas av ett ansåg domstolen det grovt vårdslöst av chauffören att övernatta på en obebakad parkeringsplats. Det gällde speciellt som det var känt att det tidigare förekommit stölder av det aktuella slaget i området. Det saknade härvidlag betydelse huruvida chauffören känt till att det transporterade godset var värdefullt eller inte.

Däremot finns det ingenting i nordisk praxis som tyder på att fraktföraren skulle vara skyldig att använda sig av två chaufförer eller låta köra lastbilarna i konvoj. Orsaken till

detta kan vara att sådana lösningar framstår som mycket kostnads- och tidskrävande i förhållande till vad fraktföraren kan tjäna på transporten. Det framstår därmed inte som rimligt att kräva detta ens om godset transporteras genom områden där stöldrisken är mycket hög.<sup>7</sup>

## Bedrägerier i samband med leverans av gods

Ett problem som också gjort sig gällande i praxis rörande rysslandstrafiken är bedrägerierna i samband med att godset levereras till mottagaren eller *den chauffören tror är mottagaren av godset*. Det verkar vara ett relativt vanligt förekommande problem att det på mottagaradressen dyker upp en eller flera okända personer. Dessa beordrar sedan chauffören att köra vidare till en annan adress och där lossa godset. Anledningen till detta kan i och för sig vara helt legitim. Det kan tänkas att den adress som angivits i fraktsedeln som leveransadress utgör ett kontor och att godset därför måste köras vidare till ett packhus för lagring. I flera fall har det emellertid visat sig att godset försvunnit sedan det lastats av på den främmande adressen till vilken chauffören beordrades att köra. I dessa fall har personerna på mottagaradressen falskeligen uppträtt som mottagare. Ibland kan det också befaras att mottagaren var den rätte och att det således är fråga om försäkringsbedrägeri.

Svårigheten för de västeuropeiska chaufförerna att på plats bedöma vem som är rätt mottagare är uppenbar i och med att de förstnämnda oftast saknar lokalkännedom. I många fall saknar de till och med kunskap att läsa ryska bokstäver, vilket gör det omöjligt att ens läsa gatuskyltar eller tyda legitimationshandlingar. Det har lett till att man i vart fall från svensk sida i ökad utsträckning börjat använda sig av ryska eller estniska chaufförer för den sista sträckan i Ryssland. För att man skall veta att mottagaren är den han verkligen utger sig för använder man inte sällan ett system med dollarsedlar. En sedel rivs i två delar och chauffören instrueras att endast lämna ut godset mot uppvisande av den andra halvan av sedeln som innehas av den ryske köparen.

Den rättsliga fråga som gör sig gällande här är vilket ansvar fraktföraren har i förhållande till lastägaren vid utlämnande av godset till fel mottagare. Ett problem som härvidlag gör sig gällande är huruvida det så kallade felutlämningsansvaret skall anses falla innanför eller utanför CMR-konventionens regler. Problemet framstår som väsentligt med tanke på fraktförarens möjligheter att begränsa ersättningen till lastägaren. Den befintliga danska praxisen på landsvägstransporträttens område pekar här i olika riktningar. I ND 1996 s. 161 uttalade Vestre Landsret att utlämningsansvaret inte omfattades av den danska CMR-lagens kapitel IV och att bestämmelserna rörande begränsning av ersättningen i 29 § därför inte var tillämpliga. Fallet gällde en möbeltransport till Frankrike där godset av misstag lämnades ut till mottagarens agent. Denne lämnade visserligen sedan i sin tur ut godset till mottagaren, men uppbar samtidigt betalningen för möblerna. Det sistnämnda fick till följd att avsändaren gick miste om betalningen.

I ND 1999 s. 94 SØHa däremot ansåg SØ- og Handelsretten i Köpenhamn att fraktföraren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i samband med utlämnandet av godset. Omständigheterna i fallet var följande:

Danfoss ingick ett avtal med Samuelson om transport av ett parti rör till Moskva. Det litauiska åkeriet Silius kom sedan att utföra själva transporten. Väl framme i Moskva ringde chauffören kl. 09.45 till

<sup>7</sup> Jfr här Cicatiello v. Anglo European Shipping Services, [1994] 1 Lloyd's Rep. 678 Q.B., ref. s. 682–683.

mottagarens firma och bad att få tala med den i fraktsedelns namngivne herr Atasoy. Han var emellertid inte anträffbar vid det tillfället. Klockan 10.20 anlände två män i en taxi till det ställe där chauffören parkerat lastbilen. Männerna, som också legitimerade sig, utgav sig för att representera mottagarfirman. De beordrade chauffören att köra till ett lager. Männerna bad sedan chauffören att följa med dem i bilen för att hämta en tulltjänsteman. Under tiden skulle en medföljande vakt hålla uppsikt över lastbilen och godset. Vid ankomsten till tullkammaren gick en av männen in för att hämta tulltjänstemannen. Han kom dock tillbaka i till synes oförrättat ärende och konstaterade att tulltjänstemannen kunde följa med dem först klockan 13.30. I väntan på detta bestämdes det att sällskapet skulle äta lunch på en restaurang. Klockan 12.10 lämnade sällskapet restaurangen. En av männen uppgav då att han måste till Dynamo S-station för att växla pengar. Männerna lämnade taxin vid stationen medan chauffören väntade. Efter att ha väntat en kvart började chauffören leta efter männen, men dessa visade sig vara spårlost försvunna. När chauffören sedan återvände till lastbilen hade den länsats på gods och transportdokumenten borta.

Domstolen ansåg här att chaufförens handlande måste anses som grovt vårdslöst. Med tanke på att Moskva utgjorde ett riskområde vad beträffar stölder det måste anses oförsvarligt att lämna godset utan tillsyn i över två timmar. Det gällde särskilt som chauffören misstänkte att det var något skumt med männen.

Att fraktföraren här förlorade begränsningsrätten betyder i praktiken att Sø- og Handelsretten, till skillnad mot Vestre Landsret, ansåg CMR-reglerna tillämpliga på den här typen av situationer. Fraktföraren hade med andra ord här ett strikt ansvar med rätt att begränsa ersättningen. Frågan har dock inte avgjorts av Højesteret. Den lösningen tillgodoser emellertid syftet med begränsningsreglerna i CMR-konventionen bättre jämfört med den som Landsretten förordade i det ovan kommenterade fallet ND 1996 s. 161.<sup>8</sup> Det kan tala för att Højesteret för det fall frågan kommer upp bör välja den lösningen.

När det väl konstaterats att CMR-konventionens regler bör vara tillämpliga på den här typen av situationer kan man fråga sig hur pass strängt fraktförarens ansvar bör vara. Det tidigare kommenterade fallet ND 1999 s. 94 en viss fingervisning: Det går normalt inte att lämna lastbilen och godset utan uppsikt någon längre tid, särskilt inte om man misstänker att det är något skumt i görningen. Mer ledning får man dock genom ND 1996 s. 123 SØHa:

I det aktuella fallet åtog sig JN Spedition att transportera ett parti räkor från Hirtshals till Moskva. För den sista delen av transporten anlätades Beweship Oy som i sin tur kontrakterade Grahn K. Kuljetus Transport Oy i Hangö för utförande av transporten. Vid ankomsten till Moskva kontaktade den finländske chauffören Beweships agent. Denne ringde till mottagaren Hokkey och gav sedan chauffören instruktioner om hur han skulle komma dit. Vid ankomsten till mottagarens kontor mötte han två män, vilka presenterade sig som Ivanov respektive Marosov. Han lämnade över transportdokumenten till Ivanov, som uppgav att det var problem med veterinärmyndigheterna och att pappershanteringen försenats. Marosov eskorterade sedan chauffören till en parkeringsplats och bad honom vänta där. Efter två timmar återvände chauffören till Hokkey och undrade vad som hänt. Han möttes av beskedet att om två timmar skulle någon från kontoret komma till parkeringsplatsen och visa honom vägen till lossningsplatsen. Det dök emellertid aldrig upp någon och dagen efter sökte chauffören åter upp Ivanov och Marosov på kontoret. Han fick då på nytt beskedet att vänta på parkeringsplatsen. En timme senare anlände Marosov i bil. Han visade tullpapperen och sade till chauffören att han skulle visa honom vägen till det packhus där godset skulle lossas. Efter det att lossningen avslutats återfick chauffören körjournalen och en del andra dokument. Återfärden till Finland var odramatisk. Först en tid senare gjorde mottagarna gällande att godset försvunnit i samband med lossningen.

Sø- og Handelsretten befriade fraktföraren från ansvar. Det avgörande skälet för detta synes ha varit att det inte förelåg några omständigheter i samband med leveransen av

---

<sup>8</sup> Ang. syftet med begränsningsreglerna, se vidare Schelin, J., Last och ersättning, Stockholm 2000, s. 25–27 samt 31–32.



godset som tydde på att det var något skumt i görningen. Bedragarna verkade här ha haft tillgång till ett fast kontor. Det fanns heller ingenting misstänkt i deras uppträdande, exempelvis verkade alla papper vara i ordning. Det framgår också av fallet att det inte är ovanligt att lossningsoperationerna drar ut på tiden till följd av den ryska byråkratin. Det faktum att chauffören inte levererade godset på den i fraktsedeln angivna leveransadressen framstod också som betydelselöst i sammanhanget. Chauffören tog ändå kontakt med mottagaren på den i fraktsedeln likaledes angivna kontorsadressen.

Det sagda kan jämföras med det relativt nyligen avgjorda fallet UfR 2000 s. 1400 SØHa. Här borde chauffören ha misstänkt att det var något skumt i görningen och följaktligen ansvarade fraktföraren för stölden av godset.

I det aktuella fallet åtog sig Samson att transportera ett parti radiosändare till en adress i Moskva. När chauffören anlände till den i fraktsedeln angivna adressen frågade han på ett närbeläget apotek utan resultat efter mottagarfirman Europlus. Han fick emellertid veta att det fanns flera firmor i grannskapet, men att dessa inte öppnade förrän klockan tio. Närmare klockan tio, efter en timmes väntan, anlände en viss Andrej och uppgav att han representerade Europlus. Han legitimerade sig genom en enkel firmastämpel. Andrej uppgav att godset skulle lossas på en annan adress och att han skulle visa vägen dit. När de anlände till den nya adressen dök en viss Sergej upp. Han uppgav att han var anställd som vakt hos Europlus och att han skulle stanna kvar hos chauffören medan Andrej tog sig an tullklareringen. Chauffören överlämnade därefter dokumenten rörande godset. Efter cirka två timmars väntan uppgav Sergej att han skulle ringa till tullen för att höra efter om tullklareringen var klar. Efter samtalet meddelade han att godset skulle komma att lossas samma dag. Chauffören steg därefter ur bilen för att kontrollera att lastbilen var i ordning. När han åter steg in i förarhytten överfölls han av Sergej som avfyrade en gaspistol mot honom. När chauffören kom till medvetande igen efter en till två timmar var lastbilen borta.

Sø- og Handelsretten kom här fram till att fraktföraren ansvarade för förlusten av godset. Det måste betecknas som oförsiktigt av chauffören att kort innan firmorna på leveransadressen öppnade för dagen köra iväg till en okänd adress tillsammans med en främmande man. Det gällde speciellt som denne endast legitimerat sig med enkel firmastämpel. Chauffören försummade med andra ord här att genom att personligen uppsöka det fraktsedeln angivna kontoret försäkra sig om att han fick kontakt med den rätte mottagaren. Oaktsamheten kunde dock inte betraktas som grov i och med att godset förlorades på grund av ett rån, vilket chauffören isolerat sett inte hade någon möjlighet att undvika.<sup>9</sup>

Enligt min mening är utgången i båda målen logiska. Med tanke på bedragarnas uppträdande i ND 1996 s. 123 ligger det nära till hands att anta att mottagaren själv hade ett finger med i spelet och att det här således rörde sig om ett försäkringsbedrägeri. Sådana lär inte vara ovanliga i Ryssland. Möjligheterna för fraktföraren att undvika den här typen av ”felleveranser” torde vara obefintliga och av den anledningen framstår det som skäligt att i dessa situationer befria fraktföraren från ansvar. I UfR 2000 s. 1400 hade emellertid chauffören inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att kontrollera mottagarens identitet, varför fraktföraren ansågs ansvarig för förlusten av godset. Praktiskt sett betyder detta att så länge chauffören håller sig till instruktionerna på fraktsedeln och på vederbörligt sätt kontrollerar mottagarens identitet blir inte fraktföraren ansvarig. Det gäller givetvis under förutsättning att chauffören i övrigt inte har anledning att misstänka något skumt. En sådan gränsdragning förefaller också utgöra en lämplig riskavvägning i det bakomliggande förhållandet mellan ansvarsförsäkringsgivaren och varuförsäkringsgivaren.

<sup>9</sup> Jfr avsn. 2.1 rörande kravet på kausalitet mellan handlingen och skadan.

## Ersättningsberäkningen vid dubbelfakturering

Något bör också sägas om de problem rörande ersättningsberäkningen som kan uppkomma med anledning av den i rysslandshandeln vanligen förekommande dubbelfaktureringen. De ryska importörerna begär regelmässigt att erhålla två fakturor avseende godset. I den faktura, som distribueras till importören, anges det verkliga fakturavärdet. I den fakturan, som överlämnas till fraktföraren för att medfölja godset, anges däremot ett betydligt lägre fakturavärde.<sup>10</sup> Den sistnämnda fakturan användas sedan vid tullklareringen av godset. På det sättet kan de ryska köparna minska den importtull som måste erläggas. En orsak till dubbelfaktureringen lär vara att importörerna befarar att folk inom tullen håller utkik efter transporter av värdefullt gods på väg in i Ryssland för att sedan tipsa maffian. Genom att deklarerera ett lägre värde hoppas importörerna kunna minimera stöldriskerna.

Problemet som här gör sig gällande i förhållande till fraktförarna är vilket värde som skall ligga till grund för beräkningen av ersättningen vid förluster eller skador på godset enligt CMR-reglerna. Frågan uppkommer med anledning av att det i praktiken vanligen är fakturavärdet som läggs till grund för beräkningen av ersättningen. I CMR-konventionen sägs dock inte någonting om fakturavärdet. Istället regleras det i art. 23(2) att börsvärdet, marknadsvärdet eller värdet för motsvarande varor vid tidpunkten för mottagandet av godset skall läggas till grund för ersättningsberäkningen. Det synes vara detta som finländska Kotka tingsrätt tog fasta på i en dom från 30 april 1999. Domen fastställdes sedan av hovrätten i Kouvola den 2 mars 2000.<sup>11</sup> Omständigheterna i målet var följande:

Green House sålde ett parti skor en Agroavan i Moskva för drygt USD 77.000. Varorna transporterades från Hong Kong till Moskva via Kotka. För den avslutande landsvägstransporten svarade Saimaa. I samband med transporten försvann godset i Ryssland och varuassuradören, Eagle Star, betalade av den anledningen ut försäkringsbeloppet till Green House. Eagle Star krävde sedan ersättning för förlusten av Saimaa på grundval av fakturan om USD 77.000. Transportören Saimaa hävdade emellertid att den faktura om ca 25.000 USD han erhållit i samband med transporten skulle ligga till grund för ersättningsberäkningen.

I domen konstaterade tingsrätten att den till transportdokumenten bifogade fakturan inte utgjorde en del av transportavtalet. Följaktligen kunde den inte, särskilt med tanke på de tvingande CMR-reglerna, anses utgöra en överenskommelse genom vilken den översta gränsen för ansvaret fastställdes. Fakturan utgjorde inte mer än ett bevis för det aktuella godsets värde. I det aktuella målet hade emellertid Eagle Star visat att godset hade ett annat värde än det som angavs i den faktura som fogades till transportdokumenten och av den anledningen dömdes Saimaa att ersätta hela beloppet, det vill säga 77.000 USD. Frågan huruvida avsändaren eller fraktföraren kände till eller inte kände till godsets marknadsvärde vid tiden för transporten saknade betydelse i sammanhanget.

Utgången i målet ligger i linje med det relativt nyligen avdömda fallet UfR 2000 s. 1817 från danska Højesteret:

Här hade Danica sålt ett parti Surimi Sticks på CIP-villkor till en rysk köpare. Partiet skulle transporteras till Moskva och för det ändamålet engagerade Latvian Shipping Company (LSC). Det sistnämnda bolaget utställde såväl ett CMR-fraktbrev som ett konossement för själva sjötransporten. I samband med att transportavtalet ingicks mottog LSC även en faktura på ca 13.000 USD att användas vid för-

<sup>10</sup> Det förekommer också att beskrivningen av godset i de olika fakturorna varierar, se exv. UfR 2000 s. 1736 DH.

<sup>11</sup> Hovrättens dom har vunnit laga kraft genom att Högsta domstolen avslag ansökan om prövningstillstånd.

tullningen av godset. Det motsvarade ett pris om 60 cent per kilo. Den verkliga fakturan som ställdes direkt till den ryske köparen löd emellertid på 92.000 USD, det vill säga ett pris på ca 4,20 USD per kilo. I samband med transporten uppstod sedan ett manko och som en följd av detta krävde Danica ersättning baserad på priset i den verkliga fakturan. Som grund för kravet hävdade Danica att man krediterat köparens avräkningskonto.

Mot detta hävdade LSC att i och med att vid försäljningar CIP-villkor risken för godset övergår på köparen i samband med avlämnandet till den självständiga fraktföraren, bolaget riskerade att mötas av krav från köparsidan, det gällde speciellt som infrielsen av kravet från köparen endast hade formen av en intern kreditering på ett avräkningskonto hos säljaren. Dessutom utgjorde systemet med dubbelfakturerering en olaglig hantering, vilken riskerade att slå tillbaka på fraktföraren i dennes förhållande till tullmyndigheterna.

Majoriteten menade här att det skälet att avsändaren ställt ut två fakturor i sig inte utgjorde något skäl att frånga art. 23(2) CMR-konventionen rörande beräkningen av värdet på godset. Transportören åtnjöt, ansåg Højesteret, ett tillräckligt skydd genom art. 11(2) CMR-konventionen, enligt vilken avsändaren svarar för skador till följd av oriktiga uppgifter i dokument avsedda att användas vid tullklareringen av godset. Då avsändaren bevisat att han övertagit fordran samt att mottagaren av godset inte gjort några krav gentemot fraktföraren dömde Højesteret LSC att ersätta förlusterna enligt det högre fakturavärdet.

Både den finländska och den danska domen ligger i linje med ordalydelsen i art. 23(2) CMR-konventionen, men frågan är om utgången i respektive mål är alldeles given. Helt klart är att transportören genom dubbelfaktureringsystemet kan komma att utsättas för risker, dels riskerar han att utsättas för krav från andra intressenter än den som kräver ersättning, dels riskerar han att få problem med relationerna till tullen för det fall det upptäcks att det till tullmyndigheterna deklarerade godsvärdet är för lågt.<sup>12</sup> Att fraktföraren har möjlighet att kräva ersättning för de skador han tillfogats på grund av oriktiga uppgifter i de dokument som används vid tullklareringen utgör heller inte något starkt skydd, då det kan vara osäkert om avsändarens ansvarsförsäkring täcker den här typen av uppsåtliga vållade skador. Står den ryske köparen som avsändare av godset kan det också visa sig svårt att driva in skadeståndet eftersom, som ovan påpekats, systemet med domstolar och kronofogdemyndigheter inte är riktigt tillförlitligt i Ryssland. Det var också motiveringen till att i det omtalade danska målet underinstansen gick helt och hållet på fraktförarens linje och underkände en ersättningsberäkning baserad på den verkliga fakturan (se ND 1998 s. 183 SØHa). SØ- og Handelsretten ansåg med andra ord att det låg närmare till hands att här låta säljaren bära risken för den i sig skumma hanteringen.

Mot detta skulle man i likhet med de finländska domstolarna kunna hävda att det framstår som än mer angeläget att skydda varuassuradören, som är den som betalat ut ersättning för godset enligt det högre fakturavärdet, då denne står utanför helt och hållet utanför avtalsförhållandet. Samtidigt kan man inte blunda för varuassuradören är säljarens alternativt köparens man. Varuassuradörerna har i praktiken också en helt annan möjlighet att skydda sig själva jämfört med fraktförarna. Även om de saknar möjlighet att kontrollera fakturans äkthet kan de i försäkringsvillkoren skriva in att vid förekommande dubbelfakturering skall ersättningen vid skador eller förluster på godset beräknas enligt den faktura som bifogats transportdokumenten. Med en sådan reglering skulle man möjligtvis kunna bli kvitt systemet med dubbla fakturor.

---

<sup>12</sup> Se UfR 2000 s. 1736 DH.

## Avslutande anmärkningar

Även om omfattningen av kriminaliteten i Ryssland är svår att fastställa står det klart att risken för rån, stölder och bedrägerier är större vid CMR-transporter till Ryssland jämfört med många andra länder i norra Europa. Trots riskerna visar emellertid den ovan diskuterade rättspraxisen att det är sällan som fraktföraren kan befria sig från ansvar genom att åberopa undantaget i art. 17(2) CMR-konventionen att skadan inte gick att undvika. Det räcker generellt sett inte med att fraktföraren vidtagit i och för sig rimliga åtgärder utan han måste också visa att han saknade varje möjlighet att undvika rånet eller bedrägeriet i fråga. Det är endast i vissa typsituationer som domstolarna tenderar att fria fraktföraren från ansvar. Ett exempel på en sådan typsituation utgörs av det ovan refererade fallet ND 1996 s. 123 SØHa där domstolen betonade att chauffören vänt sig till mottagaren på dennes fasta kontorsadress samt att det i övrigt inte funnits någon anledning att misstänka att mottagaren inte var rätt person.

Omdelbart kan det tyckas att domstolarna borde se lite mildare på fraktförarna med tanke på riskerna vid transporter till Ryssland samt svårigheterna att förebygga dessa. Det gäller speciellt som fraktförarens vinst sällan står i proportion till ansvarets omfattning, då frakten normalt endast uppgår till en bråkdel av godsvärdet. Den stränga bedömningen från domstolarnas sida ligger emellertid helt i linje med ansvarsreglernas i CMR-konventionen uppbyggnad. Reglerna bygger på synsättet att fraktföraren ensam har kontrollen över godset under transporten och att han av den anledningen är den ende som har möjlighet att vidta åtgärder i syfte att förebygga skador eller förluster. Det stränga ansvaret motiveras med andra ord av att lagstiftaren velat ge fraktföraren incitament att planera och genomföra transporten på ett så säkert sätt som möjligt.<sup>13</sup> Olägenheten att vinsten sällan motsvaras av ansvarets omfattning löses istället genom reglerna rörande ansvarsbegränsning, enligt vilka fraktföraren ges rätten att begränsa ersättningen till vissa skadetyper samt till vissa belopp.<sup>14</sup> På så sätt har lagstiftaren hoppats att slå två flugor i en smäll: Dels kan antalet inträffade skador minimeras genom att fraktförarna tvingas bygga upp säkra transportsystem. Dels kan då skador i viss mån ändå uppstår frakterna hållas på en någorlunda låg nivå genom att fraktförarna och i slutänden ansvarsförsäkringsgivarna i kraft av begränsningsreglerna ges tillfälle att kapa ansvarstopparna.

Med tanke på det stränga ansvar som i grunden ålagts fraktföraren i förhållande till lastägaren kan det ifrågasättas varför Højesteret i Danmark och Kouvola hovrätt i Finland inte sett strängare på att lastägarna regelmässigt använder sig av dubbla fakturor där fraktföraren förses med ett exemplar som anger ett lägre värde på godset än vad som i själva verket är fallet. Fraktförarna har inga praktiska möjligheter att kontrollera uppgifterna i den erhållna fakturan samtidigt som de kan komma att drabbas hårt om den ryska tullen upptäcker att fakturavärdet inte motsvarar det verkliga värdet på godset. Fraktförarna kan här komma att få betala dryga böter och vissa fall kan lastbilen till och med komma att konfiskeras.

Visserligen överensstämmer den av domstolarna valda lösningen att ersättningen skall beräknas i enlighet med värdet på den verkliga fakturan bättre med beräkningsregeln i art. 23(2) samtidigt som fraktföraren skyddas genom att avsändaren bär ett strikt ansvar

---

<sup>13</sup> En annan sak är sedan att det kan ifrågasättas om preventionstanken i praktiken är hållbar.

<sup>14</sup> Ang. den närmare tillämpningen av begränsningsreglerna, se allmänt Schelin, J., Last och ersättning, Stockholm 2000.

enligt art. 11(2) för oriktiga upplysningar i de dokument som används vid förtullningen av godset. Det strikta ansvaret är dock i realiteten kanske inte av så stort värde för fraktföraren i en situation där avsändarens ansvarsförsäkring inte täcker den här typen av uppsåtliga vållade skador eller där avsändaren utgörs av ett ryskt bolag, vilket det är omöjligt att erhålla utmätning mot. Det kan tala för att man i likhet med SØ- og Handelsretten i ND 1998 s. 183 borde kunna tolka art. 23(2) en aning friare och basera ersättningsberäkningen på den faktura som fraktföraren erhållit. En sådan lösning skulle utgöra ett bättre skydd för fraktföraren och därmed vara ägnad att bättre bevara balansen i den kontraktsrättsliga relationen mellan avsändaren och fraktföraren.



---

# How can a seaworthy ship sink?

By Hugo Tiberg, 2000

---

## Introduction

The Swedish Marine Insurance Plan contains a provision<sup>1</sup> that a vessel which “springs a leak while afloat” is presumed in the absence of other evidence to have been unseaworthy. The provision is largely intended to guard against the risk that a ship that sinks<sup>2</sup> without any explainable cause may have been intentionally scuttled by or at the instigation of her owner.

Indeed, even in the absence of a suspicious insurance interest, there is reason to inquire whether a ship sunken without any collision or other such outside force must not have been unseaworthy. And yet there have always been ships thought to be perfectly seaworthy which have foundered due to weather more violent than they were built for. So seaworthiness is a relative matter.

Against this background I shall consider how, after the worst non-war sea disaster in Nordic waters, the Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden (JAIC) appointed to investigate the *Estonia* accident, could pronounce the sunken vessel to have been seaworthy.<sup>3</sup> Here a large ferry in international traffic, not having run aground or collided with any other ship or structure, not being scuttled or sabotaged, not having in the Commission’s view been conducted with negligence causal to the accident and not having encountered weather characterised even as a storm, is sunk by the ordinary action of wind and waves in the limited area of the Baltic Sea, but is still stated to have been seaworthy. What else could have been the cause of the sinking?

## SOLAS

International maritime safety work around the world has seemed to be characterised by a sort of “rear view mirror” attitude, where each large disaster has led to an agreement designed to stop just that kind of accident happening again. Work got under way in 1912, after the great Titanic disaster, and resulted in the first SOLAS (Safety of Life at Sea) Convention, which only concerned passenger vessels and particularly the matters that had

---

<sup>1</sup> Swedish Marine Insurance Plan (Sjöförsäkringsplan) 1957 § 84 subsection 2.

<sup>2</sup> “Sinking” is not to be understood wholly literally. Some vessels may be constructed of wood or fitted with buoyancy tanks that will allow them to continue floating while waterlogged. But if a ship is understood, as commonly defined, as a structure supported on the water by enclosed air (thus the standard German definition requires a “Schiff” to be “ein schwimmfähiger Hohlkörper”, see e.g. Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2<sup>nd</sup> ed. Tübingen 1950 p.38) the puncturing of the hull gets her waterlogged, and that, for the purposes of this exposition, is “sinking” or at any rate foundering. Of course large steel ships like *Estonia* will always sink if filled with water. Structures that cannot sink in the above sense, such as log rafts, are not ships and will not be considered here.

<sup>3</sup> Final Report on the Capsizing on 28 September 1994 of the Estonian Ro-ro vessel *Estonia*, Helsinki 1997, ISBN 951-53-1611-1 (Final Report). On p. 55 (5.2.) it is stated that “On departure .. the *Estonia* was seaworthy and properly manned.

failed on the thought-to-be unsinkable Titanic, i.e. watertight compartments and lifeboats. The Convention never came into force due to the outbreak of the First World War.

The next effort was also heralded by a disaster, viz. the sinking of the combined passenger and cargo ship *Vestris*, which sank with 110 passengers. This resulted in the first SOLAS to win general acceptance, agreed in London 1929, and in later versions adopted by all seafaring countries of any importance.<sup>4</sup> There followed new disasters, and new versions of SOLAS, until in the 1974 it was agreed that partial amendments would thereafter be made through a so-called tacit ratification system, whereby proposed amendments are considered to be adopted by Member States that do not expressly object.

In a series of ferry accidents, particularly *Herald of Free Enterprise*, *Scandinavian Star* and *Estonia*, the particular risks of ferry transportation have been brought to life, which has resulted in amendments of the Convention but far from the final suppression of further disasters. Lately, the so-called ISM (International Safety Management) Code<sup>5</sup>, incorporated by reference into SOLAS, has focussed the much more fundamental issue of creating awareness and responsibility regarding safety issues on the part of shipping operators.

## Vessel Safety Act and Ordinance

The SOLAS agreement and its amendments are continually implemented into the legislation of the member countries. In Sweden the central provisions – apart from a few general statements on seaworthiness in the Maritime Code<sup>6</sup> – are inserted in the Vessel Safety Act<sup>7</sup> and the Vessel Safety Ordinance<sup>8</sup>, both of 1988, while more detailed provisions are delegated to the Swedish Maritime Administration and found in its Regulations (SjöFS)<sup>9</sup>, including incorporation rules for the ISM Code.<sup>10</sup>

All these rules impose a general requirement of seaworthiness on all ships in Swedish waters and Swedish ships in any waters and submit the larger ones and all passenger vessels to supervision by the Ship Inspection of the Swedish Maritime Administration. For avoidance of double work and a need for double competence, the Administration is authorised<sup>11</sup> to delegate certain survey and inspection tasks to a number of recognised

---

<sup>4</sup> The 1978 SOLAS Protocol, for example, had 94 contracting States including ratifications for dependencies. A short presentation of SOLAS 1974 with later amendments, see IMO site [www.imo.org/imo/convent/safety.htm](http://www.imo.org/imo/convent/safety.htm).

<sup>5</sup> The Code, added by agreement in 1994, was automatically ratified by “tacit ratification” by SOLAS States on 1<sup>st</sup> July 1998 and is gradually extended to all forms of tonnage.

<sup>6</sup> The Maritime Code (MC) is divided into chapters and sections, here cited divided by colon (e.g. 1:9). In 1:9 it is provided that a ship in employment must be seaworthy in a wide sense including aptitude to protect against ill-health and accidents, properly manned, victualled and properly loaded or ballasted. MC 6:1 charges the master with checking such seaworthiness at the beginning of the voyage and surveying it during the voyage as well as to notify the owner of deficiencies. MC 13:13 and 14:7 charges the owner with the duty of providing a seaworthy ship for the carriage of cargo, while 15:4 states the corresponding duty in the carriage of passengers. MC 13:26 contains a particular Hague duty of being diligent to make the ship seaworthy at the beginning of the voyage in carriage of general cargo. MC 20:1 and 20:10 contains penal provisions for failure in the stated respects.

<sup>7</sup> Parliament-enacted Fartygssäkerhetslagen (1988:49).

<sup>8</sup> Government-enacted Fartygssäkerhetsförordningen (1988:594).

<sup>9</sup> SjöFS 1980:8 with a long series of additions and amendments.

<sup>10</sup> SjöFS 1996:2, corrected 2000:17, and SjöFS 1997:14.

<sup>11</sup> Vessel Safety Act Chapter 1 section 6.



Classification Societies. These functions concern largely hull and machinery, while the Inspection certifies mainly the internal safety on the vessel.

Passenger vessels are subject to a *seaworthiness survey* before they may be taken into use, and thereafter to *periodic seaworthiness inspections* and *passenger vessel inspections* for renewal of their certificates. After major repairs and there will be *extra inspections*. All these are *flag State inspections* for which the flag or home State is responsible. In addition there is increasingly a *Port State Control (PSC)* which is carried out by random inspections on a large proportion of all visiting ships of the types subject to supervision. According to the *Paris Memorandum of Understanding (MOU)*<sup>12</sup> agreed upon between seafaring nations these random inspections should cover about 25 % of all visiting ships of the relevant kind, and the inspectors should accept documents duly issued by the port State unless they have “clear grounds for believing” that there exists a substantial deviation.<sup>13</sup>

After any accident of importance to safety on board a Swedish vessel there must be made a report to the Maritime Administration,<sup>14</sup> and after serious events of the kinds enumerated in the Maritime Code there must be a *maritime declaration*<sup>15</sup> before a court of law for the purpose of securing evidence. After particularly momentous events there should be instituted a special investigation by the Government’s Casualty Commission,<sup>16</sup> in which case the Government may dispense with the Maritime Declaration.<sup>17</sup> The provisions do not apply to foreign vessels, such as Estonia, for which an investigation was instituted upon the agreement of Estonia, Finland and Sweden.<sup>18</sup>

## Estonia’s seaworthiness record

In the autumn of 1979 there was delivered from the Jos. L Meyer shipyard in Papenburg in West Germany a ferry for a Finnish partner of the Viking Line. The vessel was commissioned for the Åbo-Stockholm line under the name of *Viking Sally*. In the design of the vessel there was embodied, inside the opening bow visor, a car-ramp which at sea would be raised to serve as a watertight bulkhead as required by applicable rules. Under SOLAS such a bulkhead must be located at a certain distance from the stem, mainly to create a deformation zone in the event of a collision from forward. The ramp closed against a ledge in a recess on the vessel and could withstand great pressure from forward.

On *Viking Sally* like many other ferries the interspace prescribed between the stem and the raised ramp had been somewhat reduced for the purpose of increasing space on the

---

<sup>12</sup> Paris Memorandum on Port State Control agreed between European Maritime authorities plus Canada’s. (Annex to 1993 IMO resolution A. 742(18).)

<sup>13</sup>Paris MOU 1.3. and 3.1.

<sup>14</sup> MC 6:14.

<sup>15</sup> MC 18:6 and MC 18:7.

<sup>16</sup> MC 18:20 and Act (1990:712) on investigation of accidents. According to section 2 (2) such investigations shall be made for accidents to ... merchant ships where several persons have died or been severely injured, where the vessel or property outside the vessel or the environment has suffered extensive damage, or when the vessel has disappeared or been abandoned at sea.

<sup>17</sup> MC 18:17 second paragraph.

<sup>18</sup> See Final Report p. 5.

car deck.<sup>19</sup> This was considered acceptable since the above-mentioned deformation zone existed on these ferries in the form of a large underwater bulb forward of the stem proper. The design was permitted on ferries in coastal waters which would sail no further than 20 miles from land, as was the case in the traffic that *Viking Sally* was originally intended for.<sup>20</sup> But this divergence from ordinary standard required a special exemption which was neither given nor applied for in respect of this vessel. Yet she was approved by the Finnish Maritime Administration and the classification society Bureau Veritas, which inspected the vessel on behalf of that Administration.<sup>21</sup>

After a series of convulsions in the Owner Company, the vessel was taken over by the Silja Line and in 1990 was transferred to the rather exposed line between Umeå and Vasa. She stayed there until 1993, when she was bought by Cypriot Estline Marine Co., owned in equal parts by the Swedish Norström & Thulin and the Estonian State company ESCO and was given the name *Estonia*.

The vessel was however bareboat chartered to the Estonian E-Line Limited to be operated by that Company under Estonian flag and supervision. The reason for the Cypriot ownership was that the new State of Estonia had not yet developed a ship register where vessels could be mortgaged. It was thus an Estonian vessel with an Estonian crew that set out on her fateful last voyage for Stockholm on the evening of the 27<sup>th</sup> September 1994.

## Surveys and inspections

Owing to widespread suspicion of the correctness of the findings of the JAIC, private investigations have been made concerning the matter. Among these is the research conducted by a group called The Independent Fact Group, which has issued its observations in printed form, hereinafter cited as The Fact Group.<sup>22</sup> Another, known as The Working Group for Investigating the MV Estonia Shipwreck, AgnEf for short, arranged an *Estonia* Seminar in Stockholm in May 2000, during which the substance of the present article was presented.

As previously stated, *Estonia* lacked the dispensation certificate formally required of vessels of her design with regard to the location of the collision bulkhead. While this may have been acceptable in substance on the route for which the vessel was originally built, the route between Tallinn and Stockholm was not protected in the way intended by the dispensation.

Moreover, although it might be said that the requirement of a space between stem and bulkhead fulfilled a purpose which had no direct bearing on the sinking, the design chosen to reduce this forward area turned out in fact to have a fatal effect on the course of events during the accident, as analysed by the JAIC. This was because the car ramp's forward position left too little headroom for the raised car ramp under the visor deck, which was therefore provided with a housing over the top of the ramp/bulkhead. When during the course of the accident the bow visor was torn off from its hinges, this housing

---

<sup>19</sup> Final Report p. 46.

<sup>20</sup> Final report pp. 46 and 217–220.

<sup>21</sup> MV Estonia, Partial Report on Technical Questions by the Joint Inquiry Commission, April 1995 p. 19 f.

<sup>22</sup> The Independent Fact Group, Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjävardighet, Stockholm 1999, ISBN 91-630-8637-9.

according to JAIC pulled out the ramp, which was not designed to withstand such forces from inside, so that water could enter the car deck in large quantities.

The Fact Group has found that after the flag shift to Estonian flag, the ship never received a permanent Passenger Ship Safety Certificate but only had interim certificates issued by the Bureau Veritas. The reason for this is reported<sup>23</sup> to be the non-completion of a new stability file for the vessel, which had been in preparation since 1991 but was not yet ready.

There have also been reports that *Estonia* had life rafts instead of lifeboats to a greater extent than was permissible under SOLAS rules without special dispensation, which *Estonia* could not show,<sup>24</sup> and the Fact group states that that the rafts were of a type not approved.<sup>25</sup> If there is substance to these remarks, the observation concerning the raft type seems more relevant than that that about the lifeboats, as the latter were in any case hard to launch under the circumstances and the survivors were saved almost entirely into life rafts.

## Final inspection on the day of departure

As was observed earlier, the State of Estonia was a new country just emerged from the Soviet Union, and her infrastructure for shipping was in many ways not complete. Among other things, her Maritime Administration and Ship Inspection were not completely organised, and the personnel were not trained. The Swedish Maritime Administration had undertaken, on a contract basis, to instruct the Estonian personnel, and in this capacity two Swedish instructors were present in Tallinn to train inspectors. On the very day of departure, a “random inspection” was carried out by Estonian inspection trainees under their Swedish instructors. This was not a PSC but an instruction conducted by the Swedish inspectors to show how such a control should be carried out, and the JAIC describes it as “thorough”<sup>26</sup>. A protocol was established of the findings before the ship left Tallinn on the day preceding the fatal accident.<sup>27</sup> This protocol has been examined by the Fact Group, which maintains that certain parts of the documents have been forged.<sup>28</sup>

The protocol enumerates fourteen particular defects in the ship, which were all given their respective codes: 17 indicating that the master had been instructed to rectify the defect before departure and 99, meaning “other measure to be specified” (in writing); code 10, meaning that a noted defect has been rectified, was not used.

Some of the noted defects appear rather minor, while others are certainly important. An enumeration will be made here with short comments on the apparent gravity of the observations.

---

<sup>23</sup> The Fact Group report ISMN 91-630-8637-9, p. 65.

<sup>24</sup> Statement from Mr Anders Björkman of the AgnEf Group.

<sup>25</sup> This appears a number of times in the Fact Group report, such as on p. 25. Mr. Björkman from AgnEf states that the SOLAS 80 rafts used on *Estonia* did not allow “dry evacuation” from under davits and were not approved.

<sup>26</sup> Final Report p. 55.

<sup>27</sup> The following information is all from the Fact Group’s report, which is accompanied by photostat copies and seems convincing.

<sup>28</sup> The title of the report is Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet, Forgery to hide lack of seaworthiness.

1. “*Bow door packing damage*” (code 99), indicating damage to the rubber sealing between the hull and the bow visor to prevent water leakage; a matter which could clearly be important and which might also have been significant to the course of the accident. However, the inspectors on interrogation after the accident asserted that the damage in question was minor.

2. “*Sounding pipes for measuring oil/fuel level in auxiliary engine room*” (17). I am informed that the defect is not of acute importance, but there is no sign that it was rectified before departure, as the code indicates that it should be.

3. “*Two portable fire extinguishers missing engine room*” (17). This is clearly a matter that could be of importance and, as the code indicates, should have been rectified immediately.

4. “*Safety plan only in English*” (99). This plan is a detailed plan indicating control stations, location of fire fighting equipment etc. for the event of an accident, and according to SOLAS it should be in the ship’s flag language as well as English or French. This is a document mainly used for planning and drills etc. but is also said to have a checking function, for which purpose the English original should most probably suffice.

5. “*Muster list only in English*” (99). The muster list (also known as alarm list) shows the duties of each member of the crew in the event of an emergency alarm and should also be available in the flag state language. This is also a document needed for planning though it may also be needed as a checklist in an emergency, for which purpose, again, the English version should suffice.

6. “*Damage control plan only in English (or missing)*” (99). This is an instruction indicating all compartments in the ship and their closure and the correction of any list due to flooding, and it should be “permanently exhibited for the guidance of the officer in charge of the ship”, which indicates its operational importance. If it was in place in the English version – insufficient under SOLAS – it is vital that the officer in charge was proficient in English.

7. “*No cargo operation manual*” (99). This is an instruction for the loading and lashing of the cargo – mainly vehicles – on board. According to the evidence before the JAIC it seems unclear whether it was on board at all. The remarks that lashing was usually not completed on departure but took place on the way out of port indicate that it was not applied on board. Improper lashing will seriously aggravate a list developed by action of the weather or otherwise. Also, the *Estonia* is reported to have actually departed with 1 % list to starboard compensated to the utmost by full port ballast tanks, thus leaving no margin to neutralise a possible further list caused by weather or other conditions.

8. “*Fire prevention nav. bridge door. Boiler room closing device missing. Fire door in galley not working properly*” (17). In evidence, the inspectors indicate that some doors – but this seems to have referred partly to watertight doors below the car deck – could not be closed properly, and that these matters are important. One inspector states that the defects were rectified immediately; if so, the proper code should however have been not 17, but 10.

9. “*Off-course alarm not installed*” (99). This is a reference system indicating if one compass on board shows a deviating course from another. The Independent Fact Group

remarks<sup>29</sup> that the vessel's actual course is unknown but that it appears to have been far more southerly than would have been normal.

10. "*Means of control, MIMIC panel*" (10). This is a control panel which according to SOLAS should be in a central position on the navigation bridge and which should clearly indicate the opened or closed position as well as the remote closing of all watertight doors. It appears that the SOLAS standard for the colours of the lamps had been changed and that *Estonia* had the older system applicable when she was built (green instead of red for closed), of which the first mate was not properly aware. One inspector indicates that some doors could not be closed manually, due perhaps to impulse from the bridge, which would be contrary to SOLAS and very dangerous. With at least three compartments closed by means of these doors the *Estonia* could not have sunk even if otherwise water-filled, according to the Fact Group.<sup>30</sup>

11. "Manuals and instructions: emergency generator, bridge routines, emergency handling, steering gear and manoeuvre characteristics" (99). This seems to concern a series of disparate deficiencies which mostly are not of the kind that could be used in an emergency, but the absence of which might indicate insufficient attention to maintenance and order on board.

12. "*Windows in galley not possible to close*" (17). Under SOLAS all openings must be closeable. Although an inspector indicates that the defect was remedied, this was not verified by the code being changed to 10.

13. "*Covers on bulkhead deck to be closed*" (17). This concerns various lids for openings through the car deck which were open and whereof at least one had apparently not ever been closed. This is serious but was said to be rectified after notification, although this was not reflected in the protocol, and the evidence indicates that some covers may have been missed.

14. "*Cargo securing devices (a few pieces of securing devices worn out)*" (99). These are mostly cargo lashings and need to be in proper condition to avoid shifting of cargo, mainly trucks, which may be fatal and seriously aggravate a list incurred by the vessel. The actual lashing had not been done on the occasion of the inspection but was reported to be normally postponed until the actual departure of the vessel, contrary to SOLAS 74 that "in ships with ro-ro cargo spaces, all securing of cargo units according to the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves her berth.

## Meaning of seaworthiness

The term seaworthiness is used in a number of connections and cannot have the same meaning in all of them. In the previous Maritime Code, seaworthiness indicated fitness to withstand the stress of the sea, and there was added a requirement that the ship must be fitted out to provide against ill-health and accidents on board, properly manned, victualled and equipped as well as properly loaded or ballasted for the safety of vessel, life and goods.<sup>31</sup> The 1994 Code widens the notion to include these other circumstances under

---

<sup>29</sup> Fact Group, p. 39.

<sup>30</sup> Fact Group, p. 42 f.

<sup>31</sup> MC 1981 sec. 9.

seaworthiness. The preparatory works<sup>32</sup> suggest that the new definition<sup>33</sup> would express a distinction between “technical seaworthiness” (the ship being “tight, staunch and strong” and stable), “voyageworthiness” (manning and accoutrement for the particular voyage) and “cargoworthiness” (holds being clean and fitted for the carriage of the particular cargo), but these distinctions are not clearly written out in the law text. On the other hand, the preparatory works indicate that the new notion is *relative* and must be varied for the respective contract type in question, but little is clarified of this for passenger transportation.<sup>34</sup>

On the other hand the Vessel Safety Act, 1988,<sup>35</sup> employs a more limited notion of seaworthiness, namely, that the vessel “is so designed, built, fitted out and maintained as to offer adequate safety with regard to the purpose and the trade for which she is used or intended to be used”. A vessel may be detained by inspectors for lack of seaworthiness in this sense or for other breaches of the applicable rules.<sup>36</sup> Similarly in Swedish marine insurance, a quite limited notion of seaworthiness is used.<sup>37</sup> This is also the terminology generally employed in marine safety connections and the one relevant to the *Estonia* disaster.

Thus when the JAIC indicated the *Estonia* to have been seaworthy on departure from Tallinn on the 17<sup>th</sup> September 1994 they were concerned with her condition for the trade on which she was employed, which was the line from Tallinn to Stockholm. Seaworthiness in this sense is a general evaluation of all criteria for determining whether the ship is suited for her intended employment in such a way that she can perform her voyage or voyages without mishap in such weather conditions as may be anticipated. In this general sense seaworthiness is thus a general evaluation that does not necessarily require all SOLAS criteria to be fulfilled, though on the other hand the failure of vital such criteria are fatal to seaworthiness. Other shortcomings may require the vessel to be detained under express provisions of the Maritime Code or the Paris MOU, without necessarily reflecting on the general evaluation of seaworthiness.

In general parlance, seaworthiness is surely seen as an objective criterion, in the sense that lack of it will not depend on being noticed by the individual inspector. A ship found on survey to be properly built and maintained might later sink owing to unseen metal fatigue, or a design recognised as adequate may turn out in the light of later developments to be insufficient. It would be normal to see such situations as indicating actual though unknown unseaworthiness. On the other hand an actually seaworthy ship might still suffer sea damage, for example by an unprecedented hurricane or a freak wave not proper to the waters where she is used or by colliding with wreckage or other objects in the water.

---

<sup>32</sup> Government Bill 1993/94:195 p. 166.

<sup>33</sup> MC 1:9, cf. 6:1, 13:12, 14:7 and 15:4.

<sup>34</sup> For the carriage of cargo MC 13:12 and 14:7 emphasise that seaworthiness includes, besides proper manning, victualling and equipment, that “cargo holds, cool and freezing rooms and other space in the vessel wherein cargo is loaded are in good condition to receive, carry and maintain the cargo”; for passenger transport MC 15:4 only add the manning and victualling to the basic technical seaworthiness.

<sup>35</sup> Vessel Safety Act (1988:49), chapter 2 section 1.

<sup>36</sup> Vessel Safety Act, chapter 11 section 1. This is also how the term is used by the JAIC report, which states, on p. 55, that on departure the *Estonia* was seaworthy *and* properly manned.

<sup>37</sup> Marine Insurance Plan, 1957, § 83, which does not define seaworthiness but shows by adding the requisites that the limited notion is used.

This objective terminology is clearly not that used by JAIC when they describe the *Estonia* as being seaworthy on departure. No proof of anything extraordinary had been shown but only, in the Commission's appreciation, that the ship sank due to a design failure that had not come to light on any earlier occasions. For purposes of the following discussion I shall adopt the Commission's subjective approach and view seaworthiness in the light of what was known or could be known at the time of the *Estonia's* departure on the evening of the 27<sup>th</sup> September 1994.

## The various defects

As was mentioned earlier, the *Estonia* had a bow visor design intended for protected waters and not for the waters on which she was used after leaving the service of the Viking Line. She also lacked the exemption certificate prescribed by IMO for such sea voyages. It may be said that the reason for this particular limitation was unconnected with seaworthiness as it was rather concerned with collision protection, but the various authorities' reasons for limiting the certificates of these vessels to coastal waters are not known. Moreover, the particular design necessitated by this departure from the rules did in fact cause the opening of the ramp and thus arguably the sinking, according to the JAIC's own reconstruction of the events.<sup>38</sup> In view of these facts alone, the *Estonia* should have been regarded as unseaworthy.

The several years' lack of a permanent passenger ship safety certificate was certainly a serious omission, that could cover all kinds of other defects outside of the inspector's ability to control. The actual reason for the lacking document was the non-completion of a stability file, which seems particularly portentous in view of the ship's eventual capsizing.

The Fact Group's statement that a special certificate was missing concerning the standard of liferafts is not substantiated by any document in JAIC's report, which states merely that lifeboats and rafts were in accordance with the SOLAS 1974 specifications applicable at the time of building. In any case neither the standard of the rafts nor the ratio between rafts and lifeboats can have had any bearing on the accident, though it has afterwards been said that the rafts left much to be desired in respect of functioning and access from the water.

The fourteen observations of the inspectors in Tallinn were of varying character. The leaking bow visor is played down by the inspectors in their evidence to the JAIC but may have been relevant in the events that occurred, since the forces created by the vessel's speed against steep waves may have much increased the leakage. Among the other observations, those concerning the closing of watertight doors and the bridge indication panel for these (MIMIC panel) seem particularly important and may well have directly caused the actual sinking, if not capsizing, of the ship. It should be observed that these doors are alarmed and make a loud ring or other noise when closed, but nothing in the JAIC report indicates that such a signal was heard by the engine room personnel or others below the car deck.

---

<sup>38</sup> Final Report 13.2.5. p. 175, cf. 18.2. p. 218, where it is said that compliance with the rules would have increased the *Estonia's* chances of survival.

The lack of a cargo operation manual and worn state of cargo securing devices combined with the practice of lashing of cargo after departure as well as leaving deck openings unclosed on the car deck all seem to indicate sloppy routines that could not be cured in a moment but would require a long-term revision. The ship's departure with a slight starboard list in spite of full trim tanks to port is a serious and possibly causative defect that did not fall under the inspection, but absence of the manual may well indicate non-chalance in routine observance.

It is hard to understand how the JAIC could fail to find that the mentioned shortcomings must have constituted unseaworthiness on the part of *Estonia* on leaving Tallinn. But in addition to this general deficiency, which in itself should have provided a valid and necessary reason for detaining the vessel, there is a long line of matters (coded 17) which should have required detention of the vessel unless rectified before departure, and of which there does not seem to have been any further checking.

So properly, both for lack of seaworthiness and more technical reasons, there was ample cause to detain the *Estonia* to the salvation of 852 lives. This is quite apart from other defects concerning the hinging of the bow visor, which were not checked and did not belong to the intended PSC exercise as long as there was no clear indication of them.

## Duties of the Swedish Administration

The Swedish Maritime Administration now stresses that the inspection was not a PSC but merely an exercise designed to train the Estonian inspectors. Is this a valid argument for allowing the vessel to leave?

It is clear that in a foreign country the Swedish inspectors do not have direct authority to detain a foreign vessel, and the *Estonia* was not Swedish. The Fact Group concludes that the inspectors also had authority to act on behalf of the State of Estonia, but this seems like an overstrained interpretation.<sup>39</sup> Surely an instructor can tell his trainees how to act, and the reasonably assiduous trainee will follow suit. There is no sign in the protocol of any divided views, and there is not even an indication that there was any thought for detaining the ship for lack of seaworthiness or specific defects.

## Conclusion

On interrogation of the inspectors, the JAIC has inferred<sup>40</sup> that no defects were found which would have caused the vessel to be detained or would have resulted in any other serious observation if the inspection had been an ordinary PSC. That inference seems to reflect upon the conduct of such ordinary PSCs rather than show the propriety of this particular exercise inspection. If omissions of the kind noted in the exercise will not give cause for detention or serious notations in a real PSC in this country, our assurance of the safety of vessels leaving from Swedish ports seems to be in a deplorable state.

---

<sup>39</sup> I do not have access to this contract, but the Fact Group on p. 7 cites its Appendix B, according to which the Estonian authorities are to provide "all necessary permits, including facilitation of visa formalities and authorisations for the carrying out of the service". But the intended service, surely, was instruction and certain other matters, and the authorisation must have concerned the Swedes being instructors, not inspectors.

<sup>40</sup> JAIC Final Report 5.2., p. 55.



---

# **Remisser, yttranden och seminarieprotokoll**

---

Från Institutet för sjö- och annan transporträtt 2000

---



Yttrande med anledning av:

---

# Yttrande över prop 2000:69

## Till Riksdagens Justitiekott

---

Av Professor Hugo Tiberg

I inledningen på påskhelgen kom jag att uppmärksammas på regeringens proposition 1999/ 2000: 64 om anslutning till Schengenavtalet, vilket ämne starkt berör mina författaruppgifter. Eftersom jag dessutom förestått sjörättsinstitutet vid Stockholms Universitet, som är med på justitiedepartementets remisslista, och då jag därutöver är involverad i det arbete som utförs av Sjösportens Samarbetsdelegation, blev jag förvånad över att uppgifter härom inte kommit mig tillhanda förrän det blivit för sent att påverka propositionen.

Jag har ännu inte haft möjlighet att göra de undersökningar som är motiverade men vill för benäget beaktande meddela utskottet att införande av lagstiftningen medför vissa problem som inte tycks ha noterats. Det gäller närmast den i vårt land mycket stora trafiken med nöjesfartyg.

I tillämpningskonventionen ("Schengenkonventionen"), title 2 art. 3 (1) talas om att dåvarande Executive Council skulle beträffande bevakning av yttergränser utfärda särskilda regler om hur uppgiften skall utföras för "special categories of maritime traffic such as yachting and coastal fishing". Jag har inte kunnat få besked om att några sådana bestämmelser har införts. Inofficiellt har förekommit uppgifter om att alla som kommer från havet skall antas ha passerat en yttergräns och därför vara skyldiga att medta pass och anmäla sin ankomst, men information från fältet visar att någon kontroll inte förekommer och att passkontroll för ankommande seglare under svensk flagg i praktiken har upphört.

För Sverige medför motsvarande trafik särskilt stora problem, dels för att trafiken är omfattande och dels för att Sveriges kuster erbjuder naturhamnar som skydd vid ankomst till landet och ofta lång färd i inre farvatten till passkontrollort. En riksdagsmotion har vidare uppmärksammat vissa särskilda problem som kan sammanhånga med den nordiska passfriheten, vilken enligt förutsättningarna för anslutningen skall bevaras.

Bokstavligt innebär Schengenregleringen att den som passerar en yttergräns till området skall kontrolleras både vid in- och utfart. I den nämnda motionen sägs, att regeln kan innebära tvång till passkontroll vid passage via internationellt vatten, exempelvis från Finland/Åland till Sverige och t.o.m. vid färd över internationellt vatten från Gotland. Jag utgår dock från att den förra situationen kan lösas med hänvisning till den bevarade nordiska passunionen och den senare med ett förtydligande. Dessa situationer bör emellertid vara uppmärksammade gentemot övriga Schengenstater och lösta i den svenska lagstiftningen.

Svårare förhåller det sig med färder till och från tredje land. Här anger propositionen att utlänningslagens och passlagens reglering för utlänningar och svenskar skulle svara mot Schengenregleringen. Utlänningslagstiftningen ålägger utlänning att visa upp sitt pass vid in- och utresa, och utländskt fartyg eller den som har utlänning ombord måste – i motsättning mot vad som gäller i tullagstiftningen – passera via passkontrollort. Passlagens regel innebär skyldighet för svensk resande till utomnordiskt land att medföra och

på begäran uppvisa pass vid utresa och att vid inresa på begäran styrka sitt svenska medborgarskap; någon skyldighet att ut- och inpassera via passkontrollort föreskrivs ej. Dessa procedurer har upplevts som tillfredsställande, men det förefaller tydligt att varken de eller propositionens tillägg bokstavligen tillgodoser de krav som uppställs i Schengenkonventionens title 2 art. 3, 5 och 6, samtidigt som de mer än väl motsvarar den praxis som förekommer i nuvarande Schengenländer. Det bör vara skäl att i samband med anslutningen klargöra dessa frågor för övriga Schengenländer.

I sak finns det möjligheter till åtgärder för att på olika nivåer tillgodose Schengenkraven. Sådana bör kräva förhandlingar med båtorganisationerna och skall inte utvecklas här. Även för att uppnå det som propositionen anger verkar det emellertid formellt att behövas ytterligare anpassningar, i synnerhet avseende likställandet av dagens inlämning och nordbo med den kommande ordningens Schengeninlämning.

Enligt det anförda är det tydligt att det behövs ytterligare studier för att den föreslagna lagstiftningen skall bli anpassad för de speciella behoven vid ut- och inpassering av fartyg, och att dessa kräver antingen en senareläggning av ikraftträdandet eller brådskande kontakter med båtorganisationerna och andra särskilt sakkunniga.

Sollentuna den 1 maj 2000

Hugo Tiberg

Professor i sjörätt och annan transporträtt

Yttrande över:

---

# Yttrande över DS 2000:55

## Justitiedepartementets promemoria angående Flygbolagens ansvar för passagerarskador – rådets förordning 2027/97, Ds 2000:55

---

Institutet för sjö rätt och annan transporträtt har beretts tillfälle att yttra sig över ovan angivna dokument. Institutet anför följande.

### Förslagets innehåll

Promemorian föreslår justeringar av Luftfartslagen (1957:297, LfL) med anledning av EG-rådets förordning nr 2027/97, (Förordningen), som inom sitt giltighetsområde inför ett i princip obegränsat passageraransvar. LfLs reglering grundas för närvarande på bl.a. bestämmelser i Montrealprotokoll 3 (Protokollet), som har en obrytbar ansvarsgräns om 100,000 SDR per passagerare (LfL 9:22 och 24). Om Protokollet skulle träda i kraft blir denna bestämmelse bindande för Sverige, i strid mot Förordningen. Sverige måste därför säga upp Protokollet. Framtida regler väntas emellertid bestämmas av Montrealkonventionen 1999 vilken väntar på ikraftträdande.

Förordningen betecknar sig som en tillfällig åtgärd i väntan på antagande av det som numera blivit Montrealkonventionen. Den gäller för transporter utförda av licensierade "Community Air Carriers" (CAC) – även utanför EU och t.o.m. utanför Montrealområdet – i kraft av en skyldighet för carriers att uppta dess bestämmelser i sina transportvillkor. Utanför Förordningen faller alltså dels transportörer från tredje land och dels icke-licensierade EU-transportörer, nämligen sådana som inte tar betalt, operatörer av ballonger och liknande, och transportörer med annan bas än flygplatser (Förordning (EG) 2407/92 art. 1 (2)).

Förslaget vill utsträcka Förordningen till att ha allmän tillämpning i svensk rätt. Samtidigt behålls – liksom i Förordningen – knytningen till Warszawakonventionen med dess komplement (Warszawa) intill dess Montrealkonventionen kan träda i kraft. Undantag skall alltså göras för transportörer från länder mot vilka Sverige är bundet enligt dessa instrument. Detta kan ske genom att Förordningen bara gäller för CAC, vilka genom en sanktionerad förpliktelse åtar sig att ej göra gällande Warszawas personansvarsbegränsningar.

Förslaget utgår från att Förordningen gäller utan särskilt stadgande. Den nämns därför inte i den föreslagna ändringen i LfL 9:17, vilken bara anger utsträckningen av de berörda transportörerna (9:17 anger i princip: "De regler som gäller för CAC enligt Förordningen gäller även för andra fraktförare"). Förslaget framhåller att man härigenom inkorporerat Förordningen på sådant sätt att den blir direkt gällande med tolkningsbehörighet för EG-domstolen, vilket inte antas bli fallet om regeln införs genom transformering. Sanktion för CAC att införa regeln är enligt förslaget vitesföreläggande.

Ifråga om transportörer från andra Warszawaländer fortsätter enligt övergångsbestämmelser luftfartslagen enligt nuvarande lydelse att gälla.

Förslaget vill även ändra LfLs jämningsregel vid passagerares medverkan till skada. Enligt nuvarande Protokollsgrundade regel skall jämkning alltid ske vid sådant medvållande, medan Förordningen föreskriver att jämkning kan ske och i övrigt hänvisar till nationell rätt. Förslaget inför på den punkten en generell hänvisning till skadeståndslagens jämningsregel.

För transportörer som faller utanför Förordningen gäller för närvarande Protokollets obrytbara ansvarsbegränsning. Vid uppsägning av Protokollet föreslås att denna gräns skall kunna genombrytas vid uppsåt och grov oaktsamhet enligt vanliga svenska principer.

## Synpunkter

Institutet har i ett tidigare remissvar uttryckt uppfattningen att de mycket höga begränsningar som nu införs inte har någon betydelse för svensk rätts del utan främst för USA och andra rättssystem som har helt andra nivåer på skadestånd än vi anser rimliga. Institutet anser att utvidgningen av skadeståndet till obegränsat belopp närmast medför en icke önskvärd subventionering av skadelidande från sådana länder på bekostnad av passagerare från länder såsom de nordiska, med mer moderat skadeståndssyn. Att premien för sådana kostnader på grund av säkerheten hos dagens flyg kan vara en mindre del av ett modernt flygbolags höga verksamhetskostnader minskar inte betydelsen av det sagda i absoluta tal.

På ett rent praktiskt plan framkommer för övrigt Förordningens avstånd från svenskt synsätt i art. 5, där en CAC måste åta sig att inom 15 dagar efter en olycka göra förskottsbetalningar som för en avliden person inte får understiga 15.000 SDR och som i regel inte får återkrävas. Belopp i den storleksordningen betalas över huvud taget inte i svensk rätt vid dödsfall som avser annat än försörjare. Det finns enligt Institutets ingen anledning att efterlevande till flygpassagerare skall stå i sådan särställning i skadeståndshänseende.

Det är emellertid tydligt att Förordningen såsom EG-lagstiftning är direkt bindande för Sverige och måste samordnas med svensk lagstiftning. Ett obegränsat ansvar för CAC liksom ordningen med förskottsbetalning har sålunda redan införts genom EG-förordningen och kan inte stoppas från svensk sida. Vad som kan ifrågasättas är utvidgningen till andra transportörer än CAC.

Ifråga om icke-licensierade transportörer i Sverige torde ansvarsbegränsningen visserligen sakna praktisk betydelse enligt de beräkningsprinciper som används här i landet, och möjliga enstaka undantag torde i varje fall inte få genomslag i försäkringspremier. Ifråga om utländska transportörer från Warszawastater fortsätter som sagt tidigare regler att gälla; mot USA, som är en ursprunglig Warszawastat gäller höjda ansvarsgränser enligt särskilda överenskommelser med transportörerna. Problem skulle kunna uppstå närmast gentemot icke-Warszawastaters transportörer, vilka inte bör underkastas tvång att använda ett EUDikterat åtagande av obegränsat ansvar. Institutet förutsätter att det kontrollerats att några sådana transportörer inte kan komma i fråga enligt svensk rätt.

Ordningen med förskottsbetalning av belopp som enligt svensk rätt ter sig oproportionerliga får emellertid effekt för alla passagerare oavsett begränsningsbelopp och bör inte utbredas i svensk rätt. Den bestämmelsen blir i första hand praktisk för icke-licensierade inlandstransportörer. Institutet avstyrker utvidgningen av Förordningen till andra transportörer än CAC.

Institutet är kritiskt mot sättet att införliva Förordningen. LfL kommer i den nya formuleringen inte att ange vad som gäller utan endast att en gällande EG-lagstiftning utvidgas, enligt följande föreslagna principformulering för 9:17: "De regler som gäller för CAC enligt Förordningen gäller även andra fraktförare." Förslaget motiverar formuleringen med att Förordningen redan gäller enligt EGs regler om direktverkan och att man velat använda inkorporeringsmetoden för att få en enhetlig rättstillämpning med tolkningsbehörighet för EG-domstolen, samt att lagstiftning som överensstämmer med EG-lagstiftningen inte skulle få förekomma utan att vara betecknad som EG-lagstiftning. Institutet ser varken framställningssättet eller EG-domstolens tolkningsbehörighet utom dess egentliga område som någon fördel. Om mot Institutets avstyrkande andra transportörer än CAC skall inordnas under Förordningens reglering, anser Institutet att deras särställning skall markeras så att de inte behöver direkt följa samma bedömning och i synnerhet inte falla under EG-domstolens tolkningsbehörighet. Det kan måhända uttryckas så att först framhålls att CACs ställning bestäms av Förordningen, varefter reglerna anges uttryckligen för övriga flygtransportörer.

## Sammanfattning

Institutet tillstyrker ändringarna enligt förslaget med undantag för sättet att införliva Förordningen i LfL 9:17 och införlivandet av andra fraktförare än CAC. Om dessa dock införlivas bör det ske på ett sätt som möjliggör nationell och restriktiv tolkning.

Stockholm den 14 december 2000

För Institutet för sjö- och annan transporträtt  
/Hugo Tiberg och Johan Schelin





## Protokoll från seminarium

---

# Incoterms 2000

---

19/1 2000, kl 18.00, sal B5 Stockholms universitet

**Inledare:** Advokat Per Löfqvist, Translaw

**Närvarande:** C:a 20 deltagare

Professor em. Hugo Tiberg hälsar Per Löfqvist och övriga deltagare välkomna till ett seminarium. Han påminner även om att institutet avser att underhösten avser att arrangera en kurs i exporträtt, där bland annat INCOTERMS2000 kommer att utförligt diskuteras.

Advokat Per Löfqvist inleder med att konstatera att INCOTERMS 2000 innehåller få ändringar i förhållande till den tidigare versionen från 1990. Han påminner också om att villkoren, som återfinns i en engelsk och en fransk originalversion, nyligen översatts till svenska. ICC har även givit ut en guide rörande tillämpningen av leveransklausulerna. Generellt sett är leveransklausulerna avsedda att reglera frågor avseende (1) tidpunkten när risken för varan övergår från säljaren till köparen, (2) frågor avseende vem av säljaren eller köparen som skall svara för kostnaderna för transporten, varuförsäkring o.s.v. samt (3) frågor om vem av parterna som skall svara för erforderlig export- och importdokumentation och liknande.

Värdet av att ha ett antal standardiserade klausuler på internationell nivå ligger i att sådana underlättar handeln genom att parterna i olika länder ges möjlighet att använda ett antal väl genomtänkta och i skriftlig form definierade leveransklausuler vid export- och importaffärer. Det minskar risken för missförstånd mellan parterna samtidigt som avtalets omfattning kan hållas ned av den anledningen att det beträffande leveransvillkoren räcker med en hänvisning till INCOTERMS. Viktigt att komma ihåg i sammanhanget är emellertid att parterna måste ange vilken version av klausulerna de syftar på beroende på att de olika klausulerna modifierats under årens lopp. En annan fördel med klausulerna är att dessa tillskapats av en privaträttslig organisation och att parterna är fria att använda klausulerna om de själva önska detta. Det innebär att klausulerna snabbt kan ändras av ICC i takt med utvecklingen på transportområdet samtidigt som parterna i avtalet kan anpassa klausulerna till en av särskilda omständigheter präglad affär.

INCOTERMS är uppbyggda på det sättet att klausulerna indelas i olika grupper. Indelning i grupper bygger på att säljarens förpliktelser rörande riskövergången samt skyldigheten att ombesörja transporten, försäkringen av godset och dokumenten rörande export och import gradvis ökar. Den minst omfattande klausulen är Ex Works. Enligt denna förbinder sig säljaren endast att hålla godset tillgängligt och avskilt vid sitt lager vid en viss tidpunkt. Köparen ansvarar således för lastningen, transporten samt förekommande försäkring av godset. Det anförs visserligen i ingressen att säljaren särskilt kan åta sig ansvar för lastningen, men det måste i så fall ske uttryckligen. I diskussionen påpekades på den här punkten att säljaren på utomobligatorisk grund kan komma att få bära ett principalsvar för skador hans lagerpersonal vållar om de hjälper köparen med lastningen av godset.

De för säljaren mest betungande klausulerna är de så kallade D-klausulerna, exempelvis DDP och DDU, enligt vilka säljaren svarar för att bringa godset till en av köparen angiven plats samt svara för dokumentationen i samband med exporten och importen. De så kallade C- och F-klausulerna är ett mellanting. Enligt F-klausulerna, exempelvis FOB och FAS, svarar köparen för arrangemanget av samt kostnaderna för huvudtransporten.

Eventuell försäkring måste köparen betala. Den lämpliga klausulformen för de kombinerade transporter som är vanliga från Sverige är emellertid FCA, Free Carrier, och här har gjorts den ändringen att om den vid klausulen angivna leveranspunkten är säljarens "premises", så skall säljaren lasta godset på tillhandahållet fordon och i andra änden lossa godset från fordonet; vid annan plats ligger dessa förpliktelser på köparen.

Vid C-klausulerna skall säljaren ordna transporten och måste vid CIF och CIP dessutom försäkra godset. Observera dock att riskövergången äger rum när godset är lastat ombord. CIF innebär med andra ord inte att säljaren svarar för skador på godset under sjötransporten utan endast att han skall betala frakten och försäkringspremierna avseende denna. Beträffande försäkring sträcker sig säljaren skyldighet inte längre än att ta en försäkring som täcker skador som har sin grund av sjökatastrofer; det krävs alltså inte någon sedvanlig allriskförsäkring av godset. Löfqvist poängterade också i det här sammanhanget att de extra kostnader som kan uppkomma till följd av gemensamt haveri ombord är köparens ansvar vid dessa klausuler. Såväl vid FOB som CIF hade man velat ändra riskövergången från godsets passage av relingen till när godset är lastat, men detta har inte kunnat genomföras i INCOTERMS 2000, utan parterna bör uttryckligen föreskriva CIF eller FOB stowed för att nå dem effekten.

Slutligen beklagade Löfqvist att man inom industrin i så stor utsträckning fortfarande använder FOB- respektive CIF-klausulen, då dessa i många fall framstår som otidsenliga till följd av att lasthanteringsmetoderna förändrats inom transportnäringen. Användningen av FOB och CIF innebär att säljaren bär ett ansvar för godset under terminalperioden trots att han i de flesta fall saknar kontroll över hanteringen av godset. Containertekniken innebär i allmänhet att säljaren förlorar kontrollen över godset vid terminalgrinden och det framstår därmed som ologiskt att han skall fortsätta att bära ansvaret efter den tidpunkten. Istället menade Löfqvist att det i dagens läge är som lämpligare att använda sig av den till enhetslasttekniken anpassade FCA-klausulen, enligt vilken risken övergår i samband med att godset överlämnas till den fristående transportören, exempelvis FCA Skandiaterminalen Göteborg. Flera personer i auditoriet delade den uppfattningen och påvisade en rad praktiska problem vid tillämpningen av FOB- och CIF-klausulerna. Det gällde bland annat problemet att avgöra vad som är huvudtransporten samt frågan om vem som skall svara för kostnaderna för transporter då godset kommit att befordras med ett annat transportmedel än vad det från början var tänkt. Professor em. Hugo Tiberg tackade för ett intressant föredrag och inbjöd deltagarna till postseminarium i fakultetens personalrum.

Vid protokollet  
Johan Schelin  
Tf. föreståndare

Protokoll från seminarium

---

# Seminar on Oil Pollution Liability

---

**Tid och plats:** 23/3 2000, kl 18.00, B5 Stockholms universitet

**Inledare:** Malgorzata Nesterowicz

**Protokollförare:** Hugo Tiberg

---

**Welcome:** The chairman, Hugo Tiberg, greeted the reporter and participants and wished them all welcome.

**Presentation:** The reporter presented the contents of the appended paper, see [www.juridicum.su.se/transport](http://www.juridicum.su.se/transport).

## Discussion:

The reporter noted certain difficulties which would arise for countries having ratified the new protocol without denouncing the original CLC convention. Others doubted that this presented a real problem.

One participant mentioned the recent US Supreme Court decision of *Case v. Washington State*, where the State of Washington had followed up OPA with special regulatory provisions for vessels in sensitive areas, which the Court had nullified. In the discussion it was pointed out that the case concerned regulatory provisions and did not affect the right of States to modify the private law provisions of OPA, e.g. regarding special higher limitations.

It was mentioned that P&I debits an extra premium for tankers carrying persistent oils as cargo and which call at US ports or enter the US EEZ for loading or discharge (including DC, Puerto Rico, Guam, US Samoa, US Virgin Islands and N. Marianas). P&I requires all vessels clearing into the US to file an OPA non-certification clause, declaring that the insurance is not a COFR under OPA 1990. r anges raterna för skilda tankers. För lastning/lossning vid Louisiana Offshore Oil Port (Loop) ges 50% avdrag på detta. Skuld in cn co-operation with Gard provide an "integrated comprehensive general liability extension" for increased amounts compared to the previous standard.

## Post Seminar

The discussion continued informally during the post seminar, arranged by Malin Hollberg, assistant at the Institute.

Hugo Tiberg



Protokoll från seminarium:

---

# Framtida godstransporter

---

18 maj 2000

**Inledare:** Stefan Back, Fredrik Lindblad och Johan Schelin

**Närvarande:** C:a 30 deltagare

---

Stefan Back, sekreterare i transportforskningsdelegationen: Inledde: Redogjorde för delegationens uppgift och hittillsvarande arbete. Kommissionen hade tillsatts 1998 och hade uppgiften att studera en lämplig utformning av den framtida transportpolitiken. Man skulle nu studera ett tidigare åsidosatt område, då persontransporterna tidigare stått i fokus.

## Till målsättningskriterier hörde

- kvalitet i transportarbetet
- från ett kundperspektiv.

## Till förutsättningarna:

- ny logistik har gjort transporterna till en integrerad del av produktionen
- EU-inträdet hade föranlett ett nytt behov av att överväga ev. nationella stödåtgärder
- det fanns behov av att samla intressenter till ställningstaganden beträffande dessa frågor
- man behöver en helhetssyn på samhällskostnaderna.
- uppmärksamma behovet av ökad samverkan stat-operatör-varuägare
- förtydliga statens roll
- effektivisera transporterna.

Delegationen skulle följa utvecklingen och analysera den ur ett kundperspektiv. Var fanns bristerna? – Vem kan åtgärda dem?

- Statens roll: katalysator, förutsättningsskapare och kontrollmyndighet.
- Nationella/internationella spelregler
- Utveckla övergripande godstransportstrategi: Ska delegationen permanentas? Behövs stöd för utvecklingen?, Riktlinjer för infrastrukturen, ange statens åtaganden. Notera att transporterna mer och mer blir kombinerade transporter, FoU. (Fråga Hugo Tiberger: Har ni tagit någon hänsyn till transport av råvaror som malm och timmer? Stefan Back: Jo, det finns med.)

Vad har gjorts: Inl. redogjorde för en lång rad remissvar, bl.a. om EU:s vitbok, om svenska åkerinäringens situation, fordonsskattefrågan, farledsavgifter, järnvägsutvecklingen.

## **Tidsram för fortsatt arbete**

Delbetänkande SOU 2000:8 med undersökning av dagens situation har presenterats. Vid årsslutet 2000 avses en preliminär version av transportstrategi kunna framläggas. Nu är meningen att "berörda" parter ska konsulteras, så att en remissrunda ska kunna undvaras i efterhand.

## **Hittillsvarande utgångspunkter**

Transporterna är

(1) marknadsstyrda och ska inte behöva dirigeras från statens sida. (Fråga från golvet: beskattningen av diesel, subventionerna till järnvägarna, är väl en styrning. Svar, ja, men man försöker få det så neutralt som möjligt.)

(2) Orienteringen för arbetet är att transportkunden sätts i centrum.

(3) Statens roll är huvudsakligen som förutsättningskapare, men hur?

## **Fredrik Lindblad, Växjö universitet: Presenterar rapporten:**

### **Det framtida godstransportbehovet (SOU 2000:8).**

- En utveckling av transporterna väntas bli särskilt stark österöver, men även EU-transporterna kommer att öka.
- Sjöfartens roll sjunker starkt för Sveriges del.
- Internationell statistik om förekommande transportflöden är oklar, och produkter som för oss är viktiga sammanfattas under "övriga".
- Beträffande godsflöden indelar rapporten godset i värdegrupper:
  - upp till 9.000/ton lågvärdigt
  - mellan 9.000 och 90.000/ton mellanvärdigt
  - över 90.000/ton högvärdigt

Geografiskt flöde har studerats efter den statistik som kunnat tas fram för 6 grupper. Bl.a. har konstaterats att lågvärdigt och högvärdigt gods bär långtransporter: det högvärdiga med mellanliggande huvudtransporten per fartyg och det högvärdiga med motsv. transport per flyg, medan mellanvärdigt generellt sett gods inte långtransporteras utan stannar i Europa.

### **Lastbärare studeras efter en grov indelning**

- standardpall
- container – stor, liten
- bulk
- specialpall
- speciallastbärare

## Transportkvalitet

Kunden utgår numera från en god kvalitet och efterfrågar inte detta. Men speciella kvalitetsaspekter efterfrågas: transporter som klarar "det-eller-det" behovet.

- Samband värde/volym/processcykel
- Översiktlig modell
- Styrning: mest säljarstyrda
- Transportupplägg: speditör eller annan transportsamordnare
- Nuvarande system: förvånansvärt lite användning av IT.
- Framtiden: IT ökar, liksom integration av transportkedjan
- Primära samband i transportsystemen
- Sjöfarten är konkurrenskraftig i södra Europa, mindre här i norr.
- Påverkansfaktorer
- Många faktorer sötyr utvecklingen
  - tillväxten (transporter ökar med 1-1,5% av PNB-ökning)
  - avslut sker genom Internet
  - globala allianser och lösningar skapas (saknas kompetens skaffar man det utifrån)
  - Sverige inget centrum (det utvecklas 2 centra – N- och S-Europa)
  - utveckling av IT-avslut kommer även i transporter
- business-to-business har inte ändrats så mycket ännu
- business-to-consumer större ändring, påtaglig i USA, vilket lett till ökning av tr-arbetet

## Miljökrav

- Industrin vill inte betala för miljön; vill ha flexibilitet men inte betala för den heller.
- Politiska beslut
- Måste räkna med sådana som ett oftast irrationellt inslag
- Kommande transportökningar
  - Östeuropa
  - Asien
  - Kina
- Från dessa utgångspunkter är Polen ett bra utgångsland för (mark)transporter
- Framtida transportstrukturer
- Sverige-Asien
- Sverige-Europa
- Studerade från godsvärdessynpunkt
- Kundbehov av enkelhet
  - Vill ha 1 kontakt, 1 telefonsamtal, 1 knapptryckning. Transportbörser som i USA, där man kan samordna körbehovet så att chauffören får besked om kompletteringslast under pågående körning & gör deviation för upphämtning av sådan last. Ekonomi.
  - Företagen börjar efterfråga mer än flyttning: integrerade lösningar där mellanmannens betydelse ökar.

## **Johan Schelin tar vid**

Transportjuristen kan bli ledsen för den här bilden: "mina" regler är gamla. Haagreglerna från 1924, Warszawakonventionen som grund för flyg från 1929, järnvägsreglerna från Bernkonventionen 1905 och CMR från 1956. Ingen utgår från kombinerade transporter.

Juridiken har inriktat sig på vad som händer med godset under transporten, snarare än på transporten som sådan, och ansvaret har börjat vid leverans till transportmedlet. Behövs det nu en ny lagstiftning, med starkare betoning på kombitransporter? Nuvarande regler täcker inte produktionsstoppsförluster mm.

Det har visat sig hopplöst att harmonisera reglerna för de skilda transportmedlen. Ett förslag som har framförts av bl.a. Jan Ramberg på institutets senaste Hässelbykollokvium (boken Cargo Liability, 1997) avser att erbjuda ett övergripande (overriding regime) ansvar för hela transporten och låta de skilda delreglerna bestå. Är det en lösning?

Vad man än kommer fram till måste ta hänsyn till just-in-time-behovet. Nuvarande ersättningsbelopp för just detta är mycket låga (fraktbeloppet). Behovet att täcka produktionsstopp och dylikt är påtagligt.

Behöver vi göra om det juridiska transporträttssystemet? Bör ansvarsbegränsningarna tas bort?

Man måste beakta ny trepartslogistik. Transportören tar över annan verksamhet: det finns exempel på att han tar över sammansättningsarbete efter framkomsten; speditören levererar en monterad produkt. Så skapas ett extra medvärde, men hur ska sådant regleras. Här skapas en flytande zon mellan transporträtt och köprätt.

Fraktbörs (transport exchange:) Speditören ansluter sig till en sådan börs och lägger in sina rutter på data. Beställarna lägger in sina transportbehov, och de finner varandra genom datorn. Detta ger ökad produktivitet, så att bilarna inte går tomma. – Behöver sådant regleras rättsligt? Hur ska det avtalas? Behövs tvingande regler? Ska de elektroniska dokumenten använda fraktsedels- eller konossementsmodell?

Vad ska den samordnande transportören ha för roll? Speditör? Mäklare?

Dessa frågor kräver en diskussion.

## **Diskussion:**

**Lars Forsberg:** Dröjsmål är vanligen ett problem med avhämtning av gods, som ej täcks av transportansvaret idag.

**Jakob Heidbrink.** Det är inte önskvärt att gå in med någon reglering av detta. Det har blivit tilläckligt mycket förvirring av det nuvarande systemet.

**Johan Schelin:** Tyskland har infört en reglering i sitt interna system, inkl spedition.

**Peter Lindskog:** Ett system för detta är genomfört i Sverige, och någon ytterligare lagreglering behövs inte.

**Hugo Tiberg:** Här transporterar man på NSAB, som lyckligtvis inte är tvingande utan kan modifieras efter behoven.

**Jakob H.** Man ska inte utgå från att NSAB reglerar dessa frågor.

**Svante Liman:** Näringslivet sköter ansvaret på sitt sätt, t.o.m. där det finns tvingande regler. Man överenskommer om flyg till kontinenten och att flygregler ska gälla även om transporten faktiskt sker med lastbil, och ingen drar upp att CMR är tvingande.

**Johan Schelin:** Det har påpekats för mig att det finns en overriding regime i form av försäkring, men försäkringen medför just ett problem genom att den är dubbelförsäkring.



**Lars Forsberg:** Det är inte dubbelförsäkring utan olika behov som täcks.

**Svante Liman:** Det bör observeras att det rör sig om en sakförsäkring och en godsansvarsförsäkring. Man kunde mena att vagnsskadeförsäkring + trafikförsäkring också är dubbelförsäkring med de fyller skilda behov.

**Hugo Tiberg:** Transportören tillför godset ett litet mervärde medan parterna har intresse i hela godsvärdet, och det ger skilda utgångspunkter för försäkringsbehovet. En transportkund kan ha särskilda täckningsbehov som inte är rimliga för en transportör att beakta sig med.

Flera deltagare, bl.a. Jon Kihlman: Transportören borde inte behöva bekymra sig om transportförsäkring, utan allt borde ligga på varuförsäkringen.

**Schelin:** En uppfattning är att man aldrig kommer ifrån transportörförsäkringen av preventiva skäl. Mot det har bl.a. Jan Hellner vänt sig, med uppfattningen att preventionen bör tillgodoses med straffrättsregler och i övrigt med transportörens behov av god renommé. Men Hellner tycks ha ändrat sig till hälften. Inget samhälle tycks vara utan ansvar för dem som utför uppgifter.

**Annika Steberg:** Försäkringarna fyller en hel rad ändamål. Varuförsäkringen fyller ett serviceintresse och ett behov av att ge köpare säkerhet.

**Johan Schelin** (avslutningsvis): Om systemet med fraktbörser har framgång i USA kommer det säkert hit också. Vi går mot ökning i produktionseffektiviteten.

**Postseminarium:** Anordnat av Anders Hultman och Malin Hollberg på plan 7.

Vid protokollet  
Hugo Tiberg



---

# Rättsliga aspekter på skärgårds- transporter

---

26 oktober 2000

**Inledare:** Bo Lagerqvist och Anneli Rask

**Närvarande:** C:a 15 deltagare

---

Ordf. Hälsar välkommen och orienterar om institutets lagtext/konventions-/sjöförsäkringsvillkors-cd och om dess exporträttskurs. Erinrar om vikten för en ö av att dess kommunikationer fungerar, vilket ordf. själv upplevt efter att helt nyligen ha varit inblåst på ett par grekiska öar, där trafiken inställdes.

Diskussionen kom sedan att integreras med de båda presentationerna.

**Anneli Rask:** Persontransporter med fartyg bedrivs av flera länstrafikbolag, såsom Waxholmsbolaget, Västtrafik m.fl. En del utför transporter själva, andra har undertransportörer. För flera länstrafikbolag är sjötransport en marginell verksamhet i förhållande till landtrafiken. Biljettsystem och resevillkor bär ofta busstrafikens prägel och kan skilja sig från el. rentav strida mot sjölagens regler.

Biljetten är uttryck för avtalet och bevis om att det ingåtts. Biljettutställaren är resenärens avtalspart. Biljetterna i den aktuella trafiken har i regel minimal information. Ofta anges bara pris och giltighet.

Vanligen är det länstrafikbolaget som utfärdar, säljer och står som transportör på biljetterna. Utförande transportören är i regel inte angiven på biljetterna. Villkor för transporten anges oftast inte, men i några fall finns hänvisning till separata resevillkor.

Resevillkor: Anledningen till resevillkor:

- bestämma villkor för befordringen
- speciellt utnyttja friskrivningsmöjligheter
- informera.

**Lars Boman:** Friskrivning behövs inte för ansvarsbegränsning, som gäller i kraft av sjölagen.

**Ordf.:** Friskrivning behövs ifråga om självrisk.

**Anneli Rask:** Resevillkor förekommer både hos länstrafikbolagen och deras undertransportörer och visar stora variationer. Något bolag har detaljerade informativa villkor till stor del grundade på sjölagen. Andra har få punkter jämte hänvisning till sjölagen. En del rederier har inga alls. Länstrafikbolagen har mest resevillkor för all trafik, närmast inriktade på landtrafiken, och de bidrar inte till klarhet.

Det finns ett standardavtal för personbefordran till sjöss framtaget av Sveriges Redareförening och Konsumentverket. De används av de större rederierna för havstransport men inte i skärgårdstrafiken.

**Lars Forsberg:** I större färjetrafiken finns standardavtal, och nu är vi i färd att utarbeta sådana även i Sweref.

För närvarande är de villkor som finns i skärgårdstrafiken mestadels mycket rudimentära, om de över huvud taget existerar. Även om villkor är utarbetade, saknas ofta hänvisning eller tillgänglig villkorstext, varför de inte kan åberopas. Med hänsyn inte minst

till passagerarens status som konsument är det viktigt med tydlig hänvisning och tillgänglighet.

För markbunden trafik som buss/spårvagn har i ett rättsfall från 1973 godtagits att allmänna avtalsvillkor anses godtagna genom att passageraren går ombord, enligt en allmän princip om massavtal. Ovisst om det gäller fartygstrafik, och i varje fall bör det inte gälla belastande avtalsvillkor utan vederbörlig hänvisning. En speciell situation anses råda för Vägverkets färjor, som ses som en förlängning av vägnätet, med delvis annat ansvar än sjölagens.

Ansvarig transportör är den som framträder på biljetten som utfärdare av transportlöfte, dvs i regel länstrafikbolaget. Bolaget kan friskriva sig om utförande undertransportör finns direkt angiven, men inte annars.

**Diskussion:** I vad mån gäller villkor från länstrafikbolagen för undertransportörerna vice versa? Svar: Pris, transportväg och ev. tidsangivelser finns på biljetten och gäller för transporten som sådan. Sådant måste ingå i det transportåtagande som undertransportören åtar sig. Om länstrafikbolaget frånskriver sig ansvaret för denna transport, med angivande av undertransportören, sätter biljetten alltså ramen för undertransportörens åtagande. (Diskussionen gav ej svar på om även belastningar för passageraren t.ex. självriskvillkor, blir del i avtalet med passageraren, men det verkar rimligast att passageraren måste acceptera avtalet i dess helhet.). Anneli Rask: Däremot kan en friskrivning hos undertransportören inte göras gällande mot en passagerare som redan har avtal med huvudtransportören.

**AR:** Den utpekade transportörens ansvar består för hela resan. Om den avtalande ej friskrivit sig är han ansvarig solidariskt med den utförande transportören (sjölagen 15:25 och 30).

Avtal mellan länstrafikbolag och undertransportör. I dessa avtal kan man bl.a. finna regleringar avseende ersättningar till passagerare på grund av uppkomna skador, vem som ska betala dessa krav och hur de ska hanteras. Vidare anges vilka försäkringar undertransportören ska teckna. Intressant är att direkt eller indirekt se vilken uppfattning länstrafikbolaget har i frågan om det egna ansvaret mot passageraren.

Jag har studerat avsnitten om ansvar och försäkringar. Här har avtalen varit mycket torftiga. I fråga om försäkringar används ett språkbruk som lämnar öppet för gissningar om försäkringsform. Istället för att sätta sig in i frågan och ange att det ska finnas P&I anger man något luddigt och otydligt om ansvar eller att ansvarsförsäkring ska finnas. Endast i Blekinge och Västtrafik GBG har man krav på P&I och Blekinge kräver desutom att försäkringsbrevet ska visas upp varje år för att ersättning ska utbetalas till trafikutövaren.

**Lars Forsberg:** I de avtalsvillkor vi utarbetar ålägger vi transportörerna att ha P&I försäkring.

I frågan om ansvar är länstrafikbolagen överens: det är undertransportören som ska svara för uppkomna skador. I ett avtal svarar trafikutövaren strikt för skador som orsakas tredje man. Ordf. Det kan ifrågasätta om passageraransvaret bara medföra att i den mån ansvar föreligger i relationen till passageraren så svarar trafikutövaren för det.

Flera aktörer har uppgett att det inte finns något avtal som reglerar ansvarsfrågor eller försäkring. Det rör sig om avtal mellan länstrafikbolag och kommunala rederier. Dessa avtal behandlar endast den ekonomiska ersättning som ska utgå för resenärer som använder sig av länstrafikbolagens biljetter.

**Sammanfattning:** Bortfraktare i sjölagens bemärkelse är inte bara den som faktiskt utför transporten utan i första hand den som utfärdar biljetten. Länstrafikbolagen säljer resor och utfärdar biljetter för transporter som utförs av undertransportörer. Länstrafikbolagen är att betrakta som bortfraktare i lagens mening. För att undgå sjölagsansvaret måste länstrafikbolaget uttryckligen frånskriva sig detta och namnge utförande transportör. Det måste ske i avtalet med passageraren och inte – som ofta idag – i avtalet med undertransportören.

Länstrafikbolagens biljetter saknar ofta hänvisning till de beföringsvillkor som bilagen vill hävda. De villkor som finns är av varierande kvalitet. Man har vanligen underlåtit att ge passageraren relevant information och också missat att använda de friskrivningsmöjligheter som sjölagen ger. I beföringsvillkoren är det även lämpligt att informera om redgodshantering, rutiner om farligt gods och ordningsregler ombord. Villkoren ska vara tillgängliga för passageraren. Länstrafikbolagen bör utforma ett nytt biljettsystem för sina sjötransporter och även anpassa sidan resevillkor så att de stämmer överens med sjölagens bestämmelser.

Avtalen med undertransportörerna skulle även må bra av anpassning till sjölagen och den verklighet som finns i branschen, inte minst rörande terminologi. P&I-villkor bör vara ett krav, och förekomsten av sådana bör kontrolleras. Fråga om länstrafikbolagets medförsäkring i redarens P&I bör även utredas.

Med parallell till trafikförsäkringen man fundera på om P&I skulle kunna vara ett krav från sjöfartsverket i framtiden för utfärdande av passagerarfartygscertifikat.

**Bo Lagerqvist:** Utredde huvudsakligen frågor om godstransport. Det visade sig att transportörerna regelmässigt använder fraktsedlar, om över huvud taget något dokument.

**Ordf:** Vad skulle hända om en lastägare begärde konossement, vilket han har rätt till enligt sjölagen? Lars Boman: Det är inte praktiskt, eftersom ett sådant dokument inte behövs, men annars fick man väl försöka knäpa ihop ett konossement.

**BL:** Leverans av godset från fartyget sker mycket enkelt. Ofta kommer ingen för att ta emot det, och då läggs det bara på bryggan. Diskussion om ansvaret.

En del kombinerad transport förekommer, exvis lastbil till Stavsnäs och fartyg (numera särskilda godsfartyg i form av gamla färjor) till plats i skärgården.

Särskilda villkor förekommer nästan aldrig. Skador är få, och man reglerar dem som förekommer i kundens favör. Många skulle säkert bli förvånade om de konfronterades med t.ex. ett GH-krav eller ansvarsfrihet för nautiskt fel!

**Ordf.** Skärgårdsstiftelsen råkade en gång ut för att en stor del av deras årsböcker brann upp under sjötransport, varvid transportören åberopade ansvarsfriheten för brand!

Med hänsyn till mina inledningsord kan frågas om transportörens dröjsmålsansvar föranleder några problem, inte minst om det blir konflikt med sjösäkerheten att gå ut.

**Anneli Rask:** Angivelser i tidtabeller kvalificeras som ungefärliga. Håkan Eriksson. Det är mycket ovanligt med några större dröjsmål i skärgårdstrafiken, men det förekommer att en eller annan brygga inte kan anlöpas. I övrigt beslutar befälhavaren, och det godtas alltid.

**Ordf.** tackar för inläggen och inbjuder till postseminarium.

**Postseminarium** (Malin Hollberg och Anders Hultman).

Vid protokollet

Hugo Tiberg



# Husbåt – hus eller båt?

---

30 november 2000

**Inledare:** Johan Schelin, Hugo Tiberg och Anders Victorin

**Närvarande:** C:a 45 deltagare

---

## **Inledning Victorin:**

Det planeras att bygga hus på pråmar, kallade bostadspråmar, och placera dem på marinor. Den formen av byggande kan ha flera uppenbara fördelar men också problem.

### *1. I planhänseende*

Kommunen har planmonopol, men vad gäller om bygglov? Själva marinan är föremål för detaljplan och bygglov men pråmarna egentligen inte, då de inte är "bebyggelse" i lagens mening och inte berörda såsom sådana i några förarbeten, men det är dock ett slags "byggnad". Fartyg som används som flyktingförläggning i Norrköping har ansetts som fartyg. – I debatt framkom att berörda kommuner anser sig kunna tillämpa PBL och kräver bygglov inför utplacering av en bostadsplattform.

### *2. Fastighetsbildning.*

Fastighetsbildning kan i och för sig omfatta vattenområden, och "vattentomt" avsedd för en bostadspråm kan avstyckas. Pråmen kan inte bli tillbehör, och om den flyttas innebär det att lös egendom flyttas från fastigheten. Däremot kan ev. bryggan vara tillbehör. liksom anslutningsanläggningar för el, vatten etc.

### *3. Upplåtelse.*

Bostadsrätt förutsätter upplåtelse i föreningens hus och kan inte direkt tillämpas. Över huvud taget är upplåtelsefrågorna svåra att lösa på fastighetsrättslig grund. Arrende kan tänkas: anläggningsarrende förutsätter byggnad, vartill man kan räkna brygga. För pråmen blir det lägenhetsarrende. (jfr Tiberg Båtjuridik s. 175). Något särskilt besittningsskydd kan inte åstadkommas på det sättet. Man kan också tänka sig tomrätt för platsen jämte allmän nyttjanderätt som kan upplåtas i tomrätten. Härvid bör besittningsskydd kunna nås. I inget fall erhålls sakrättsskydd enligt JB för upplåtelsen.

Andrahandsupplåtelser genom uthyrning av fartyget, berörs inte i JB utan blir ett bareboat charter, varom Hugo Tiberg ska tala.

### *4. Pantsättning.*

Det finns ingen bra lösning bortsett från att tomten kan pantsättas separat i den mån den har värde. Sedan får man pantsätta fartyget enligt sjörättsliga regler.

## 5. Avslutning.

Det finns behov av särskild lagstiftning för dessa mellanformer, ett system som alla kan lita på.

### **Inledning Tibergr:**

Det här är ingen helt ny fråga, men hittills har det mest rört gamla fartyg. Folk har bott i utrangerade skutor mm, och juridiken har mest avsett möjligheten att få bort dem. Ett sådant problem är aktuellt för närvarande i en anläggning inom saltsjödelen av Stockholms hamn. För att lösa en del av frågorna, närmast avseende fartyg utan känd ägare, tillkom lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Sjölagen har inte inrättats för fastliggande fartyg. Även fartygssäkerhetslagen avser fartyg "i drift" och passar inte bra för de stillaliggande. Sjöfartsverket har visserligen befogenheter och måste tillstyrka för registrering av skepp, men det internationella sjösäkerhetskomplexet SOLAS tillämpas inte på dessa fartyg om de ligger fast eller ständigt förankrade.

Sjölagen finns ändå, är formellt tillämplig och kan inte ignoreras, och den kanske också kan utnyttjas.

### 1. Fartyg.

Fartyg är flytetyg med skrov (flytande på inneslängd luft) och roder (jfr sjölagen 1:3). Fartygen uppdelas i skepp och båt, och även små båtar är alltså fartyg. Skepp har längd över 12 m och bredd över 4 m; om någondera måtten inte uppnås gäller det en båt. Den uppdelningen är speciellt svensk, och om ett fartyg är utländsk gäller andra normer. I vårt land är fartyg till skillnad från fastigheter inte beskattade

### 2. Skepp.

Svenska skepp måste registreras i skeppsregistret, och svenskt är skeppet om det till mer än 1/2 ägs av svenskar eller svensk juridisk person, men det gäller liberalare regler för EU-medborgare och är dessutom möjligt för utlänning som bor här att få dispens. Under byggnad kan man behöva inte alla sådana under uppförande i Sverige vara registrerade i skeppsbyggnadsregistret. Om föremålet ska vara registreringsbart/-pliktigt eller inte kan ägaren i viss mån själv bestämma genom yttermått, och det är möjligt att t.ex. bygga ut pråmdelen med däck eller avvisare så att man uppnår de erforderliga måtten.

Utländska skepp skall finnas i vederbörande lands register i den mån det föreskrivs i det landet. Ifråga om pantsättning och liknande gäller det landets ("flaggans") lag.

### *Skeppsregistrering*

Skeppet måste vara sjövärdigt om det ska hållas "i drift", sjölagen 1:9. Begreppet får inte hårddras, och utan tvivel måste fartyget vara i stånd att flyta betryggande på den plats där det används som bostad..

Vid diskussion framkom att sjöfartsverket känner ansvar på sin höjd för pråmdelen, men det förefaller inte som om man gör någon sjövärdighetsbesiktning. Den lokala bygg-



nadsnämnden i berörda kommuner (Solna, Stockholm) intresserar sig däremot för byggnadsstandarden.

Efter verkets godkännande kan skeppet inregistreras, om under byggnad i skeppsbyggnadsregistret, annars i skeppsregistret. Båda registren möjliggör pantsättning. Det ställs vissa krav på svenska registrerade skepp:

Svenskt ägande har redan berörts. Kan vara i form av privat ägande, juridisk person eller eventuellt partrederi. Partrederi är en speciell samägarform för både skepp och båt och som kännetecknas av att efter registrering hos sjöfartsregistret i Stockholms tingsrätt får ägarna delat ansvar för skulder, dvs om tre ägare exempelvis ådragit sig en rederiskuld på

Utländskt ägande kan ha vissa fördelar, bl.a. momsfrihet för både värdet och tillbehör, exvis eldningsolja, om fartyget är skepp och används i drift

Flagg på svenskt fartyg skall vara svensk, men det är inte krav att föra sådan annat än på skyddsområde., internationellt vatten och utomlands.

Skeppet skall ha särpräglad namn, synligt utifrån (sjölagen 1:6).

Det skall ha angiven hemort, som ägaren bestämmer, eller ägarens hemort, om inget anges, eller Stockholm, om ägaren bor utomlands (sjölagen 1:7).

Det skall ha igenkänningssignal i form av fyrställig figur signalbokstäver (sjölagen 1:8).

### *3. Båtar.*

Om fartyget är yrkesmässigt. t.ex. används till hotell eller eljest uthyrning, skall det registreras i (yrkes)båtregistret oavsett nationalitet. Om ägaren använder fartyget som privatbostad finns intet registreringstvång, oavsett nationalitet, men väl en registreringsmöjlighet, om ägaren kan påvisa behov av det. Sjöfartsverket har i och för sig överinseendet över alla skepp men bryr sig i praktiken knappast om byggnationen av dessa båtar. – Diskussionen visade att byggnadsnämnden i berörda kommuner ser till att byggnadsbestämmelserna för hus tillämpas.

### *4. Förvärv, pantsättning.*

Varken för skepp, skeppsbyggnad eller båt gäller några formkrav, men för registrering förutsätts skriftlig bevisning om förvärvet, vilket i praktiken medför att ett skriftligt kontrakt behöver förevisas, dock inte nödvändigtvis bevittnat. Skeppsbyggnader och svenska skepp pantsätts enligt sjölagen på liknande sätt som fastighet, med något smidigare formaliteter. Båtar under byggnad kan pantsättas enligt reglerna om båtbyggnadsförskott, och färdiga båtar kan säkerhetsöverlåtas enligt de krångliga reglerna om lösöreköp.

### *5. Ansvarsbegränsning och sjöpanträtt.*

I sjörätten gäller en regel om ansvarsbegränsning för vissa slags sjöfordringar, bl.a. bärgarlön, hamnavgifter, skadeståndskrav och lönekrav av ombordanställda. Reglerna finns i sjölagen 9 kap. och kan tänkas medföra att alla fordringsägare inte får fullt betalt.

Sjöpanträtt innebär en legal, inte avtalskrävande säkerhetsrätt för personer som fått vissa krav mot fartygsägaren, bl.a. bärgarlönskrav, krav på skadestånd vid fartygets "drift", lönekrav för ombordanställd. Sjöpanträtten har i skepp företräde före panträtt på grund av inteckning.

## 6. *Upplåtelser.*

Uthyrning av fartyget kallas på sjöspråk skepps- resp båthyra eller internationellt bareboat charter. Rättsfiguren regleras inte i sjölagen utan är tagen från landrätten, som bl.a. berörs av Sundberg i boken Om ansvaret för fel i lejt gods. Det är tveksamt i vad mån man kan göra analogier från hyreslagstiftningen till lands, och i varje fall besittningsskyddsreglerna gäller säkerligen inte.

## 7. *Försäkring.*

Idag kan man tänkas välja mellan en försäkring byggd på villa/hemförsäkring, båtförsäkring eller försäkring enligt sjöförsäkringsplanen. Det är lämpligt att konstruera en särskild försäkringsform.

## 8. *Tvister.*

Tvister med anledning av skepp upptas inför sjörättsdomstolar, varav det finns sju i Sverige, Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg och Karlstad. Tvist som bara gäller båt "som inte hålls i drift yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte" får dock upptas vid vanligt forum.

Tvist om s.k. sjöförsäkring behandlas enligt specialregel i sjölagen 17:9 först inför den svenske dispasschören, som finns i Göteborg, vilket medför att tvister från hela landet kommer dit för att därifrån ev. överklagas till Göteborgs tingsrätt och vidare till V Sveriges Hovrätt.

Om försäkring av bostadspråmar kan räknas som sjöförsäkring förefaller visserligen i princip tveksamt, men dispasschörerna har visat en närmast otrolig förmåga att dra åt sig segment av försäkring som man inte brukat räkna till sjöförsäkring, så osvuret är bäst.

## 9. *Avslutning.*

En återkommande fråga för vilka sjörättsregler som kan tillämpas är om fartyget är "i drift". Det är inte säkert att fartyget i alla sammanhang skall anses diskvalificerat för detta för att det ligger still, utan det är skäl att studera uttrycket var gång i sitt sammanhang såsom "drift" beteckna att det används för det ändamål vartill det är avsett.

Avslutningsvis instämmer jag med Anders Victorin om att det behövs lagstiftning på området som löser motsättningarna mellan sjörätt och landrätt. För tillfället kan det vara intressant nog att försöka utnyttja de möjligheter som sjörätten kan tänkas bereda.

## *Diskussion:*

Man ställer tydligen krav på byggnadslov. När skall det i så fall tillämpas? – Rickard Biel: RR har i en dom sagt att husbåt är bygglovpliktig. Solna planerar att göra en detaljplan för vilken bygglovs krav ska gälla. Brandförsvaret ställer stora krav på utförandet.

**Hugo Tiberg.** Det finns rättsfall om båtar som flyttats med stöd av (miljöbalkens) bestämmelser om nedskräpning.

**Stockholms hamn:** Om fartyg ligger fast vid kaj tillämpar vi krav på bygglov. Vi har uppställt förbud på boende ombord som förutsättning för upplåtelse av kajplatser som staden äger. Miljöbalken kräver att miljöförvaltningen ska ställa krav som vanligen inte kan uppfyllas om man bor på fartyg.

En fråga är om det är tillåtet enligt PBL att kräva bygglov för husbåtar. Vid tomt-rättsupplåtelse kan man ställa allehanda krav, och det görs också.

*Postseminarium:*

Av Malin Hollberg med goda mackor och livlig fortsatt diskussion. Följande framkom bl.a. Pontonerna byggs av betong med ett luftskikt, cellplast och 12 mm plywood samt gipsskiva för isolering, välisolerade och med en avsedd hållbarhet på 100 år.

Fartygen har stäv och fast roder, vilket byggarna antar räcker för att de skall vara "fartyg" (sjölagen 1:3 – "styransordning"?).

Vid protokollet  
Hugo Tiberg



---

# Länstrafikbolag som sjötransportörer

Av Jur.kand. Anneli Rask

---

Examensarbete i civilrätt, 20 p

Vid Stockholms universitet

Handledare: Professor Hugo Tiberg



# Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>65</b>
<b>1.1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>65</b>
<b>1.2</b>	<b>Syfte.....</b>	<b>65</b>
<b>1.3</b>	<b>Material och metod.....</b>	<b>66</b>
<b>1.4</b>	<b>Definition av aktörerna. ....</b>	<b>66</b>
<b>2</b>	<b>ANSVARET FÖR PASSAGERAREN .....</b>	<b>67</b>
<b>2.1</b>	<b>Ansvarsformer .....</b>	<b>67</b>
2.1.1	Allmänt .....	67
2.1.2	Culpaansvar.....	67
2.1.3	Presumtionsansvar.....	67
2.1.4	Medvållande.....	68
<b>2.2</b>	<b>Persontransporten .....</b>	<b>68</b>
2.2.1	Sjövårdighet och certifikat.....	68
2.2.2	Transportvägen.....	68
2.2.3	Fartygets identitet.....	69
<b>2.3</b>	<b>Resgods .....</b>	<b>69</b>
2.3.1	Resgods och handresgods .....	69
2.3.2	Däckslast.....	70
2.3.3	Kvantitet .....	70
2.3.4	Levande djur .....	70
2.3.5	Farligt gods .....	71
2.3.6	Passagerarens ansvar för eget resgods.....	71
2.3.7	Retentionsrätt i resgods .....	71
<b>2.4</b>	<b>Ansvar för dröjsmålsskador .....</b>	<b>72</b>
2.4.1	Allmänt om dröjsmålsskador .....	72
2.4.2	Transportfristen .....	72
2.4.3	Icke-uppfyllelse.....	73
2.4.4	”Force majeure” och liknande orsaker.....	73
2.4.5	Presumtionsansvaret.....	74
2.4.6	Krav på kausalitet.....	74
<b>2.5</b>	<b>Ansvarsbegränsningar .....</b>	<b>75</b>
2.5.1	Allmänt .....	75
2.5.2	Ansvarsbegränsningen i 15 kapitlet.....	75
2.5.3	Det begränsade redaransvaret.....	76
<b>2.6</b>	<b>Preskriptionsregler.....</b>	<b>78</b>
<b>3</b>	<b>BILJETTER OCH RESEVILLKOR .....</b>	<b>79</b>
<b>3.1</b>	<b>Biljetter .....</b>	<b>79</b>

3.1.1	Inledning .....	79
3.1.2	Länstrafikbolagens biljetter .....	80
3.1.3	Kommentar .....	81
<b>3.2</b>	<b>Identifikation av passageraren.....</b>	<b>82</b>
3.2.1	Biljettinnehav .....	82
3.2.2	Fripassagerare .....	82
<b>3.3</b>	<b>Identifikation av transportören .....</b>	<b>83</b>
<b>3.4</b>	<b>Resevillkor.....</b>	<b>84</b>
3.4.1	Verksamhetens resevillkor/befordringsvillkor.....	84
3.4.2	Waxholmsbolaget.....	84
3.4.3	Västrafik .....	85
3.4.4	Blekingetrafiken.....	87
3.4.5	Visingsötrafiken .....	87
3.4.6	Ventrafiken .....	87
<b>3.5</b>	<b>Kommentar till resevillkoren .....</b>	<b>88</b>
3.5.1	Inledning.....	88
3.5.2	Villkorens utseende .....	88
3.5.3	Standardavtal och masstransaktioner.....	89
3.5.4	Villkorens innehåll .....	90
<b>4</b>	<b>AVTAL MELLAN LÄNSTRAFIKBOLAG OCH UNDERTRANSPORTÖR.....</b>	<b>93</b>
<b>4.1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>93</b>
<b>4.2</b>	<b>Avtalen .....</b>	<b>93</b>
4.2.1	Inledning.....	93
4.2.2	Transportavtalen i sjölagen.....	94
4.2.3	Länstrafikbolagens avtal.....	95
4.2.4	Är sjölagen tillämplig? .....	95
<b>4.3</b>	<b>Praxis.....</b>	<b>96</b>
4.3.1	Inledning.....	96
4.3.2	Waxholmsbolaget.....	96
4.3.3	Västrafik .....	97
4.3.4	Blekingetrafiken.....	98
4.3.5	Visingsötrafiken .....	99
4.3.6	Ventrafiken .....	99
<b>5</b>	<b>SYNPUNKTER .....</b>	<b>101</b>
<b>5.1</b>	<b>Resevillkor och biljetter .....</b>	<b>101</b>
5.1.1	Transportavtalet.....	101
5.1.2	Lämpliga villkor som tillägg till sjölagens bestämmelser .....	102
<b>5.2</b>	<b>Avtalspraxis .....</b>	<b>105</b>
5.2.1	Ansvarsfördelning i avtalen.....	105
5.2.2	Försäkringar .....	107
<b>6</b>	<b>SAMMANFATTNING.....</b>	<b>109</b>
<b>7</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>111</b>



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

I Sverige sköts en stor del av de dagliga persontransporterna av s.k. länstrafikbolag (se sida 3), som till viss del utför dessa transporter själva men som också i allt större utsträckning upphandlar transporttjänsterna av undertransportörer. Dessa undertransportörer kan vara allt ifrån stora nationella och internationella bussbolag till små enmansföretag med ett enda fordon. En liten del av dessa transporter företas på havet, och dessa transporter regleras av ett helt annat regelverk än de landbaserade transporterna. Skillnader föreligger bland annat på områden, som berör den direkta lagligheten i verksamheten; en buss behöver till exempel en trafikförsäkring med inbakad ansvarsförsäkring för att få trafiktillstånd, medan det inte finns några krav på försäkringar för att ett fartyg ska få ett passagerarfartygscertifikat utfärdat av Sjöfartsverket.

Detta är ett exempel på skillnader som – om de inte uppmärksammas – kan leda till obehagliga överraskningar för ett länstrafikbolag med liten kunskap om sjöfart.

## 1.2 Syfte

Syftet med denna framställning är att redogöra för de rättsregler som gäller för persontransporter till sjöss, med utgångspunkt i den form av transport som länstrafikbolagen utför. Jag kommer inte att beröra godstransporter mer än vad angår passagerarens resgods, även om det ibland utförs rena godstransporter med samma fartyg som utför persontransporterna. Anledningen till detta är att det med hänsyn till avsikten med detta arbete är mindre intressant. Redogörelsen för rättsreglerna omfattar de allmänna transportreglerna för persontransport med avsikten att det kan fungera som information till transportörerna avseende deras rättsliga förpliktelser respektive rättigheter. Vidare vill jag redogöra för hur länstrafikbolagens biljetter och resevillkor överensstämmer med gällande rättsregler och hur ändamålsenliga de är utifrån ett juridiskt perspektiv. Ansvarsfördelningen mellan länstrafikbolagen och deras undertransportör är av central betydelse i min uppsats, och jag ska redogöra för rättsläget samt vad som sägs om saken i avtalen mellan länstrafikbolag och undertransportörer. Viktig för alla inblandade parter är också förekomsten av relevanta försäkringar, och jag kommer att redogöra för avtalsinnehåll och praxis rörande dessa.

## 1.3 Material och metod

Den första delen av min uppsats kommer att bestå av en redogörelse av rättsläget på de ovan angivna ansvarsområdena. Därefter kommer jag att analysera resevillkor och biljettvillkor och slutligen kommer jag att se på fördelningen av ansvar mellan parterna samt i förhållandet till tredje man.

Förutom doktrin på området kommer jag att använda mig av de berörda rederiernas (rederier såsom trafikutövare är undertransportörer till länstrafikbolag) resevillkor/transportvillkor och biljetter samt intervjuer med redare och med länstrafikbolagens företrädare. Avtalen mellan parterna ligger också till grund för mitt arbete i den mån jag har fått ta del av dem, och i övrigt är den biten baserad på intervjuer med berörda parter.

## 1.4 Definition av aktörerna.

De aktörer som förekommer i detta arbete är dels länstrafikbolag, dels deras undertransportörer. Jag ska här definiera vad jag avser med den terminologi jag använder mig av, och börjar med begreppet länstrafikbolag. I lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik står det i 1 § att ”det i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter”. Som huvudregel är det landstingen och kommunerna i länet som tillsammans är trafikansvariga.<sup>1</sup> I Stockholm är det landstinget och på Gotland kommunen som är länstrafikansvariga. På vissa håll (t ex i Skåne) kan ett regionförbund ha denna roll. Paragrafen fortsätter: ”De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman”. Enligt den bestämmelsen har landstingen och kommunerna i olika konstellationer placerat sitt ansvar i särskilda trafikbolag, och det är dessa som vanligen – och här – kallas länstrafikbolag.

Länstrafikbolagen upphandlar som nämnts ovan trafik ifrån andra företag. Dessa kan vara dotterbolag till länstrafikbolagen, kommunala bolag eller på annat vis offentligt ägda, eller privata företag. Dessa företag utför trafiken för länstrafikbolagets räkning. Jag har omväxlande benämnt dessa som undertransportör och trafikutövare beroende på sammanhang. Termen trafikutövare används i länstrafikbolagens avtal och trafikinformationsmaterial. En annan term som förekommer i avtalen är entreprenör.

Länstrafikbolagen är alltså ansvariga transportörer och har, vilket kommer att utvecklas i denna uppsats, ett operativt ansvar som innebär att de skall känna till och tillämpa de sjörättsliga transportreglerna. Att detta operativa ansvar föreligger och vad det innebär är möjligen främmande för en del länstrafikbolag.

---

<sup>1</sup> Prop. 1996/97:115 s 37.

# 2 Ansvaret för passageraren

## 2.1 Ansvarsformer

### 2.1.1 Allmänt

Reglerna om transportörens ansvar för passageraren finner man i sjölagens 15 kapitel. Reglerna är i stort sett tvingande till förmån för passageraren och gäller all passagerarbefordran till sjöss och är giltiga både inrikes, inom Norden och för all utrikes trafik som berör något av de nordiska länderna med undantag för Island. Transportörens (som i lagtexten benämns som "bortfraktaren") ansvar för passageraren finner man i nämnda kapitel 17-28 §§.

### 2.1.2 Culpaansvar

I 17 § stadgas att bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Det är alltså fråga om ett culpaansvar. Ansvaret gäller även vid skada på grund av att passageraren försenas, även om förseningen inte beror på händelse under resans gång (mer om detta nedan). Ansvar finns även för skada eller förlust av resgods under samma förutsättningar som för personskada (18 §).

### 2.1.3 Presumtionsansvar

I 20 § regleras bevisbördan som stadgar ett presumtionsansvar för bortfraktaren, vilken därmed måste visa att skadan inte beror på fel eller försummelse från hans sida. Detta presumtionsansvar gäller dock inte förutsättningslöst när det är fråga om skador på person eller skada på/förlust av resgods. Vid sådana skador gäller presumtionsansvaret endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel på fartyget. Viss bevisbörda ligger dock även i dessa fall på passageraren enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, nämligen dels att bevisa att skadan verkligen ägt rum och dels att visa dess omfattning. De för passageraren förmånliga presumtionsreglerna om transportörens ansvar för skada gäller i första hand de personer som verkligen är passagerare, och inte olovliga fripassagerare<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Mer om fripassagerare i stycke 3.2.2.

### 2.1.4 Medvållande

Dessutom begränsas bortfraktarens ansvar för skador vid de tillfällen då passageraren själv har varit vållande. § 19 hänvisar till skadeståndslagen 6 kap. 1 §, som stadgar att skadestånd kan jämkas efter vad som kan anses skäligt i förhållande till graden av vållande och omständigheterna i övrigt och då den skadelidande själv varit vållande till skada vid personskada ska dock sådant medvållande vara uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet för att beaktas.

## 2.2 Persontransporten

### 2.2.1 Sjövärdighet och certifikat

Formerna för själva transporten innefattar skyldigheter både för passageraren och för bortfraktaren.<sup>3</sup> Passagerarens skyldigheter är enklast att beskriva; de omfattar dels att betala biljetten, vidare att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan (7 §). Bortfraktarens skyldigheter går inte att beskriva lika kortfattat. Till att börja med finns den ganska självklara skyldigheten att transportera passageraren på ett säkert och tryggt sätt, och detta ska tillgodoses med ett sjövärdigt och för ändamålet korrekt bemannat och utrustat fartyg (4 §). Dessa krav tillgodoses genom att fartyget granskas och godkänns av Sjöfartsverket som därmed tilldelar fartyget ett passagerarfartygscertifikat<sup>4</sup> vilket tillkännager hur många passagerare fartyget får lov att föra i ett angivet fartområde.<sup>5</sup> Vidare åläggs också redaren krav om minimibesättning<sup>6</sup> jämte krav om nämnda besättnings kompetens allt efter befattningsnivå. Det krävs givetvis av bortfraktaren att man upprätthåller kvaliteten på fartyget så att det håller den nivå som sjöfartsverket godkänt även under tidsperioderna mellan besiktningarna. 4 § stadgar också att bortfraktaren ska tillgodose passagerarens bästa. Nivån på detta beror på syftet med resan och andra faktorer som bestämmer vad en passagerare kan förvänta sig av bortfraktaren, och samma krav kan inte ställas på en färjetransport eller ett skärgårdsfartyg som på ett kryssningsfartyg.<sup>7</sup> Begreppet ”passagerarvärdig” passar som en talande beskrivning av vad det handlar om; att se till passagerarens bästa kan bl. a innebära att fartyget ska ha en för passagerartransporten lämplig inredning.<sup>8</sup>

### 2.2.2 Transportvägen

Vidare ska bortfraktaren transportera passageraren till bestämmelseorten ”skyndsamt och tryggt” (4 §). Deviation (avvikelse från färdvägen) är endast tillåten i vissa speciellt angelägna fall: för att rädda människor eller bärga fartyg eller gods ”eller av någon annan

---

<sup>3</sup> Identifiering av de berörda parterna har en central betydelse i denna uppsats, och jag hänvisar till kapitel 3 som behandlar denna fråga.

<sup>4</sup> Se Fartygssäkerhetslagen (1988:49) 1 kap. 4 §, 4 kap. 2 §.

<sup>5</sup> Se Fartygssäkerhetslagen 2 kap. 2 §.

<sup>6</sup> Se Fartygssäkerhetslagen 2 kap. 5 §.

<sup>7</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerartransport s 62.

<sup>8</sup> Se a.a. s 62.

skälig anledning”. Här gäller samma regler som vid godstransporter<sup>9</sup>, och detta grundar sig givetvis på den för både sjöfarten och mänskligheten nödvändiga basprincipen att det inte får finnas ekonomiska skäl som sätts före räddandet av människoliv primärt och fartyg och dess last sekundärt. För säkerhets skull (eller kanske av nödvändighet med tanke på den mänskliga naturen) är bärgarlönen dessutom generöst tilltagen och skyddad med sjöpanträtt i fartyg och last. Deviationsregeln är tvingande<sup>10</sup> och kan inte avtalas bort genom friskrivningar av total karaktär. Att förbehålla sig rätten att avvika från färdvägen av anledningar utom bortfraktarens kontroll, t ex på grund av dåligt väder eller om en tilläggingsplats inte är brukbar torde däremot vara möjligt och faller under begreppet ”annan skälig anledning”<sup>11</sup>. Vid otillåten deviation blir bortfraktaren strikt ansvarig för skada om han inte kan bevisa att skadan skulle ha inträffat oavsett deviationen.<sup>12</sup> Vid tillåten deviation är ansvarsförhållandet det normala, dvs ansvar vid vårdslöshet.

### 2.2.3 Fartygets identitet

Vad själva fartyget anbelangar så finns det en grundprincip i 5 § att om avtalet gäller ett bestämt fartyg så kan inte bortfraktaren byta fartyg hur som helst. Detta gäller givetvis bara om det är avtalat att det ska vara ett speciellt namngivet fartyg. Vidare bör det för att stadgandet ska få tillämpning vara så, att det verkligen är av betydelse för passageraren att det är det angivna fartyget. Denna betydelse kan finnas vid semesterartade transporter såsom med ett kryssningsfartyg, medan det knappast går att åberopa vid kortare transporter av ”busskaraktär”. Stadgandet i 5 § är dispositivt, och bortfraktaren kan friskriva sig för att kunna utföra transporten med ett annat fartyg. En variant är att i passagerarkontraktet tillföra ”or substitute” efter fartygets namn. Om fartyget ersätts med ett annat, har passageraren rätt att begära att det nya fartyget ska vara jämförbart med det ursprungliga. Om ersättningsfartyget skulle hålla en väsentligt lägre standard finns det möjlighet för passageraren enligt allmänna privaträttsliga regler att häva avtalet och/eller kräva skadestånd. Om befodringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta fartyg skulle förlisa/totalförstöras före resan har påbörjat, behöver inte bortfraktaren fullgöra avtalet (12 §). I samma paragraf finns också en hävningsrätt för passageraren om fartyget skulle bli väsentligt fördröjd från avresehamnen.

## 2.3 Resgods

### 2.3.1 Resgods och handresgods

Man skiljer på resgods och på handresgods (1 §), och skillnaden i dessa ligger definitionsmässigt i vem av parterna som har hand om och därmed kontroll över godset. Resgods definieras som gods vilket bortfraktaren tagit hand om och därmed fått i sin vård. Bevisbördan ligger generellt på bortfraktaren just av denna anledning. Handresgods där-

<sup>9</sup> Sjölagen 14 kap. 20 §.

<sup>10</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerartransport s 63.

<sup>11</sup> Se Tiberg/Beijer Konsumenträttigheter vid passagerarbefordran s 40.

<sup>12</sup> (Enl. principen ”casus mixtus cum culpa”). Se a.a. s 40 och Falkanger/Bull, Införing i sjörett s 248.

emot är sådant som passageraren själv har hand om under resan. Till handresgods räknas även sådant som förvaras i passagerarens bil även om passageraren inte har tillgång till bilen under resans gång, vilket ju är fallet på färjor som låser bildäck under resans gång. Detta kan dock motiveras med att inte heller bortfraktaren har möjlighet att utöva tillsyn av tillhörigheter i passagerarens låsta bil.

Anledningen till att det är av vikt att skilja på handresgods och resgods ligger i skillnaderna i fråga om bortfraktarens ansvar, vilka yttrar sig i fråga om bevisbörda och reglerna för ersättning.<sup>13</sup> För resgods ligger bevisbördan på bortfraktaren, då ju godset anses vara i bortfraktarens vård. För handresgods däremot ligger bevisbördan hos passageraren precis som vid personskador, om inte skadan beror på händelser på grund av olyckstillbud ( se uppräkningsen ovan under 2.1.3).

### 2.3.2 Däckslast

I 4 § stadgas att resgods ej får transporteras på däck, och detta är ett lagrum som definitivt inte är anpassat till skärgårdstrafikens förutsättningar. Det är dock ett dispositivt lagrum som inte får tillämpning om annat har avtalats eller om däckslastning förekommer som sedvänja i den aktuella trafiken – såsom det ofta gör i skärgårdstrafiken.<sup>14</sup>

### 2.3.3 Kvantitet

Resgods får enligt 8 § medföras i skälig omfattning. Vad som kan anses vara skäligt beror på många faktorer, och det kan vara bra för alla parter om det finns specificerat i befordringsvillkoren. Bland faktorer som påverkar bedömningen om skälighet är ”hänsyn till bl. a resans art och längd, passagerarens behov och utrymme ombord”.<sup>15</sup> Om passageraren medför mer resgods än vad som kan anses vara skäligt har bortfraktaren rätt att vägra transportera godset eller att transportera det under ett vanligt fraktavtal vilket gör att ansvaret för godset inte längre regleras av sjölagen 15:e kapitel utan istället av reglerna om godsbefordran i 13:e kapitlet.

### 2.3.4 Levande djur

Levande djur går också under begreppet resgods, men även här gäller givetvis reglerna om skälighet. En hund eller katt är oftast i sin ordning som resgods (dock finns det emellanåt bestämmelser om särskild biljett för hundar), medan däremot en häst inte är något som passageraren ska räkna med att det är i sin ordning att medföra utan särskilt avtal om transport. På en del fartyg kan all transport av djur falla in under vad som ej kan anses vara skäligt, t ex om lämpliga utrymmen för förvaring saknas.<sup>16</sup> Som illustration kan nämnas mindre fartyg med servering ombord, där allt inomhusområde kan komma att hänföras till restaurationen, inom vilket djur ej får vistas av hälsoskäl, om lämplig plats på yttre däck saknas.

---

<sup>13</sup> Vad gäller ersättningsreglerna se nedan under 2.5.

<sup>14</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran sidan 62, där skärgårdsfart nämns som ett exempel på trafik där denna sedvänja finns.

<sup>15</sup> Prop. 1973:137 s 137.

<sup>16</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 69.

### 2.3.5 Farligt gods

Bortfraktaren har rätt att vägra befordran av sådant gods som kan vara farligt för personer eller egendom eller som kan medföra väsentlig olägenhet (9 §). Med egendom menas både själva fartyget och annat gods. Det finns en upplysningsplikt för passageraren att informera bortfraktaren om att passageraren har tänkt att medföra farligt gods i 8 §. Om passageraren underlåter att göra detta har bortfraktaren rätt att antingen föra iland det, oskadliggöra det eller förstöra det utan att ha någon skyldighet att ersätta passageraren för detta. Detta gäller också om bortfraktaren visserligen har haft kännedom om godset och dess beskaffenhet men det ändå visar sig att det medför sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarbart att behålla det ombord. Denna bestämmelse är även tillämplig på djur. Detta att bortfraktaren utan att vara ersättningsskyldig har rätt att vidta åtgärder mot farligt gods ombord kritiserades av konsumentombudsmannen. Bestämmelsen försvarades emellertid med att ”ändamålsenliga ingripanden” inte får hämmas av eventuell ersättningsskyldighet - det primära är säkerheten ombord.<sup>17</sup>

### 2.3.6 Passagerarens ansvar för eget resgods

Om resgodset skulle orsaka skada ombord, har passageraren ett culpaansvar för detta, dvs att han är ersättningsskyldig om skadan har orsakats av hans fel eller försumlighet (10 §). Denna regel är tvingande till passagerarens förmån, och det finns alltså inga möjligheter för bortfraktaren att avtala om strikt ansvar, ens vid gods av farlig beskaffenhet.<sup>18</sup> Har resenären underlåtit att informera om godsets natur har ju däremot ett fel begåtts, för vilket resenären har ersättningsskyldighet, så det är endast vid farligt gods som bortfraktaren har godkänt som resgods som detta kan bli ett bekymmer för honom.

### 2.3.7 Retentionsrätt i resgods

Resgodset får kvarhållas av bortfraktaren om passageraren inte har gjort rätt för sig, och godset får även säljas för att täcka passagerarens skuld till bortfraktaren (11 §). Denna regel finns även för godstransporter och bygger på gamla sjörättsliga principer.<sup>19</sup> Motsvarande retentionsrätt finns även för hotellägare. Retentionsrätten omfattar dock inte handresgods och exempelvis inte passagerarens plånbok, som bortfraktaren ännu mindre får lov att göra sig täckt ur. Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån<sup>20</sup> – vilket kan verka märkligt då bestämmelsen snarare handlar om en förmån för bortfraktaren, men det är intresset att förhindra avtal om mera långtgående retentionsrätter än den som finns i lagtexten som motiverar regelns tvingande karaktär.

<sup>17</sup> Prop. 1973:137 s 95.

<sup>18</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 71.

<sup>19</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerartransport s. 72.

<sup>20</sup> I prop. 1973:137 s. 138 sägs det att regeln har en konsumenträttslig funktion.

## 2.4 Ansvar för dröjsmålsskador

### 2.4.1 Allmänt om dröjsmålsskador

Bortfraktaren ansvarar för dröjsmålsskador som kan uppstå om bortfraktaren förfarit culpöst. Bevisbördan ligger på bortfraktaren (presumtionsansvar) utom i några fall som finns beskrivna i 20 §. För att bedöma om dröjsmålsskada har uppstått, måste man först och främst konstatera när dröjsmål inträffar. Man utgår från en transportfrist, avseende en avtalad period under vilken transporten skall ske eller en skälig tid för detta. Om fullgörande inte sker under denna tid, och om detta har orsakat passageraren skada som beror på att bortfraktaren varit culpös ska skadan ersättas av bortfraktaren. Dröjsmål anses även föreligga när transporten ej blir utförd över huvudtaget, vilket kan verka förvirrande. Den allmänna juridiska termen dröjsmål motsvarar inte bara den språkliga innebörden av ordet utan täcker också de fall då prestationen uteblir helt och hållet. Den uppkomna skadan kan vara av olika slag; det kan röra sig om kostnader för att passageraren måste använda andra transportmedel, kostnader för hotell och för måltider, för uteblivna arbetsinkomster osv.

### 2.4.2 Transportfristen

För att kunna bedöma om dröjsmålsskada har uppstått måste man först och främst avgöra om det verkligen rör sig om *dröjsmål*. Man utgår som sagt från en viss frist inom vilken bortfraktaren har att fullfölja sin del av avtalet, dvs själva transporten. Eftersom transportören oftast själv anger hur lång den planerade fristen är har han alla möjligheter att i förväg undvika att han får problem med fullgörande av sin prestation. Passagerartrafik körs ju oftast enligt en viss tidtabell. Innebär då varje avvikelse från tidtabellen ett dröjsmål? Svaret på denna fråga måste vara nej. Det kan ju uppstå många faktorer som påverkar den tid som krävs från en destination till en annan. I de fall jag koncentrerar mig på här, skärgårdstrafiken, finns det många tilläggsplatser, och ofta med liten gångtid emellan. En avgörande faktor är här hur lång tid som tas i anspråk för lossning och lastning, det vill säga hur lång tid passagerarna tar på sig för ombordstigning och avstigning. Bortfraktarnas tidtabeller tar normalfallet som utgångspunkt, men det kan givetvis uppstå situationer som leder till att denna uppskattning inte räcker. Ska bortfraktaren bli ersättningsskyldig för förseningar som uppstått av att man till exempel har haft med sig en grupp rullstolsbundna som kräver mer tid för att ta sig över landgången än ”normalpassageraren”? Eller måste man skriva sin tidtabell utefter de dagar på sommaren då alla sommarstugeägare reser fram och tillbaka för säsongen med allt sitt pick och pack som krävs för sommarvistelsen? Detta måste anses oskäligt att begära, då det skulle innebära att resan tar betydligt längre tid de dagar då inte dessa extrema förutsättningar föreligger.

Tidtabellerna är därför avsedda som riktlinjer för trafikens bedrivande, och inte något bindande avtal till passageraren. Dock tycker jag nog att man kan kräva av bortfraktaren att han verkligen anger detta i tidtabellen, så att ingen behöver känna sig vilseledd. En rekommendation till passageraren att se till att lite extra tid finns före andra anslutningar



eller viktiga möten är på sin plats för att inte anspråk om ersättning ska uppstå.<sup>21</sup> Friskrivningar får dock inte bli för allmänt hållna om man ska ha någon framgång med dem, och att försöka friskriva sig mot för tidiga avgångar torde vara svårt, då detta ligger i bortfraktarens direkta kontroll att undvika. Även om man inte friskrivit sig från att tidtabellen inte är något absolut löfte så ligger det i sakens natur att ett exakt iakttagande av tiderna inte kan krävas.<sup>22</sup>

Skäliga avvikelser från tidtabellen är alltså helt i sin ordning, vilket leder till den besvärliga bedömningen av när en försening måste anses som oskälig.<sup>23</sup> Detta måste bedömas från fall till fall, men bedömningen måste grunda sig på de lokala förutsättningarna och på bortfraktarens agerande i den särskilda situationen. En bortfraktare måste givetvis alltid göra allt som rimligtvis kan krävas av honom för att förseningar inte ska uppstå, och om de ändå gör det måste han försöka minimera skadorna med alla skäliga medel.

### 2.4.3 Icke-uppfyllelse

Reglerna om dröjsmål träder även i kraft om resan inte alls blir av, eftersom icke-uppfyllelse inkluderas i den juridiska termen dröjsmål. Om transportören inte kan visa att inställandet inte beror på att han varit culpös, drabbas han av ansvar för skador som kan uppkomma för passageraren. Passageraren torde också ha möjlighet att häva avtalet enligt allmänna avtalsrättsliga regler, om dröjsmålet inte varit av ”ringa betydelse” för honom.

### 2.4.4 ”Force majeure” och liknande orsaker

Sjöfarten kan vara känslig för händelser som inte ligger under bortfraktarens kontroll, närmast vädret. Både hård vind och isbildning kan ställa till det i vilken tidtabell som helst, om trafiken överhuvudtaget är genomförbar under rådande förhållanden. I vilken omfattning är bortfraktaren ansvarig för vädergudarnas lynnighet? Grundförutsättningen är även här, precis som ovan, att bortfraktaren ska göra allt som man rimligtvis kan kräva av honom för att upprätthålla den trafik han utövar. Det får givetvis inte ske med risktagande av passagerarnas säkerhet. Normala vädersituationer bör bortfraktaren klara av att hantera utan olägenheter för passageraren (undantaget risk för sjösjuka, givetvis!). För att isbildning ska vara giltig orsak till dröjsmål måste förhållandena vara exceptionella. Vid långvarig isbildning finns det också möjligheter för bortfraktaren att informera passageraren genom att ta fram en särskild isturlista som beskriver ”ambitionen” under isförhållandena. En ledstjärna för vad som är exceptionellt är att andra fartyg på motsvarande rutt ej heller kan trafikera normalt.<sup>24</sup> Samma resonemang som vid isbildning kan också föras kring höga vindstyrkor.

Strejker och liknande är av tradition befrielsegrundade. Maskinfel och andra haverier utsätts för en normal culpabedömning; har maskinfelet uppstått på grund av misskötsel,

<sup>21</sup> Se vidare stycke 3 om biljetter och resevillkorens utformning samt om friskrivningsrekommendationer i stycke 5.

<sup>22</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 49, där tidtabellen beskrivs som en ambition från bortfraktaren.

<sup>23</sup> Se Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport s 136 ff.

<sup>24</sup> Se Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport s 188.

är bortfraktaren ansvarig, annars inte. Om ett fartyg drabbas av upprepade maskinfel kan vårdslöshet misstänkas.

Här tycker jag att det är på sin plats att påpeka att bortfraktaren i sin ambition att upprätthålla en viss trafik också måste ha materiel anpassat till uppgiften; fartyget bör ha en viss iskapacitet om det brukar förekomma is längs färdvägen, och maskinerna bör vara ändamålsenliga och bruksdugliga samt väl underhållna.

#### **2.4.5 Presumtionsansvaret**

Dröjsmålsansvaret inom sjöfarten är knutet till graden av vållande, vilket innebär att bortfraktaren är ansvarsfri endast om han visar att skadan inte vållats av honom själv eller någon han svarar för (Sjöl 15 kap. 17 §, 20 §).

Om bortfraktaren inte kan visa att skadan inte vållats av honom eller någon som han svarar för, drabbas han av ett beloppsbegränsat ansvar<sup>25</sup> enligt 15 kap. 21 §. Han har dock rätt att göra avdrag för en självrisk som passageraren får stå för enligt 22 §. Vidare finns det ett högre tak för vad en redare sammanlagt kan hållas ansvarig för, nämligen den s k globalbegränsningen, som beräknas på antalet passagerare som fartyget enligt sitt certifikat för medföra (sjölagen 9 kap. 5 §).

Om skadan har orsakats av uppsåt eller grov vårdslöshet, drabbas bortfraktaren av ett obegränsat ansvar (15 kap. 23 §). I sådana fall kan inte heller globalbegränsningen åberopas (9 kap. 4 §). Bevisbördan vid saksador ligger alltså på bortfraktaren. Vid personskador och skador på handresgods gäller däremot ett normalt culpaansvar med rak bevisbördan om skadan inte inträffat vid sådan sjöolycka som beskrivs i punkt 2.1.3., dels därför att passageraren har sådan rörelsefrihet på ett passagerarfartyg att bortfraktaren har svårt att utöva kontroll, och dels för att passageraren är den som har störst möjlighet att bevisa vad som orsakade hans skada. Den speciella ansvarsfrihet som bortfraktaren vid godstransport annars åtnjuter för nautiskt fel och brand gäller inte vid passagerartransport, utan det är en allmän culpabedömning som ligger till grund för ansvarsbedömningen.

Dröjsmålsansvaret är tvingande för händelse som har föranletts av händelse under själva resan, medan det däremot är dispositivt och därmed alltså möjligt att friskriva sig ifrån för händelse under tiden innan resan påbörjats.<sup>26</sup>

#### **2.4.6 Krav på kausalitet**

Det dröjsmålsansvar jag här behandlar gäller emellertid för händelse som sker under resan. Det är som nyss nämnts möjligt att friskriva sig för händelser som skett innan resan påbörjats, vilket innebär att man kan undgå ansvar om fartyget redan var försenat innan passageraren påbörjade sin resa. Dock har passageraren möjlighet att häva avtalet och avstå från resan och återfå biljettkostnaden om förseningen är av väsentlig betydelse för honom eller henne. Den tvingande ansvarsperioden börjar vid passagerarens ombordstigning och avslutas då passageraren kliver av fartyget (15 kap. 30 §). Ersättning som betalas ut till passageraren ska vara relaterad till det dröjsmål som inträffat och bör också avse sådant som varit förutsebart för bortfraktaren. Vanligtvis rör det sig om ersättning

---

<sup>25</sup> Se vidare om detta under punkt 2.5.

<sup>26</sup> Sjötransportörens tvingande ansvarsområde börjar då passageraren stigit ombord och upphör vid avstigning. Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 101 och s 149.

för fördrade fortsättningsresor, övernattningar och dyl. Det ska dock sägas att ersättning för skada vid dröjsmål är ovanlig i Sverige. Det finns endast enstaka fall då inbokade passagerare härbärgerats på grund av att fartyget inte har kunnat avgå som planerat eller vid grundstötning eller liknande incidenter. Svenska Lokaltrafikföreningen säger att dess medlemmar inte ersätter skada vid dröjsmål<sup>27</sup> och att sådana krav ej heller framförts efter vad de känner till.<sup>28</sup>

## 2.5 Ansvarsbegränsningar

### 2.5.1 Allmänt

Bortfraktaren och de han svarar för har flera möjligheter till begränsningar av sitt ansvar i sjölagen. För skador på passagerare och resgods finns stadganden i 15 kapitlet som dels föreskriver ett ansvarstak per person, dels självrisker för passageraren. Vidare finns bestämmelser om ett begränsat redaransvar, den tidigare nämnda globalbegränsningen som är ett maximalt ersättningstak, vilken för personskador är knuten till det antal passagerare som fartyget har rätt att medföra enligt passagerarfartygscertifikatet, och för saksador är beroende av fartygets storlek. Ett beloppstak för denna begränsning finns också.

### 2.5.2 Ansvarsbegränsningen i 15 kapitlet

15 kapitlet 21§ stadgar att ansvaret för bortfraktaren begränsas till 175 000 SDR<sup>29</sup> för varje passagerare, vilket motsvarar ca 1 982 000 kr.<sup>30</sup> Vid försening ska ansvaret ej överstiga 4150 SDR (47 000 kr). Vidare är begränsningarna för varje passagerare:

Handresgods 1 800 SDR, ca 20 400 kr

Dyrbarheter som bortfraktaren tagit emot för säker förvaring<sup>31</sup> 6 750 SDR ca 76 500 kr

Fordon (per styck) 10 000 SDR, ca 113 300 kr

Annat resgods 2 700 SDR, ca 30 600 kr

Dessa begränsningar gäller för varje resa. Det finns givetvis en möjlighet för parterna att träffa överenskommelser om att bortfraktaren ansvarar för högre belopp än dessa, dock inte om lägre. I lagrummet står också att bortfraktaren kan ”genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp”.

I 15 kapitlet finns som nämnts också regler om självrisk för passageraren. Bortfraktaren får, om han så önskar, föreskriva avdrag med följande belopp:<sup>32</sup>

fordonsskada 150 SDR, ca 1700 kr

resgodsskada 20 SDR, ca 230 kr

<sup>27</sup> SL har dock på senare tid infört ett så kallat kundavtal, där man erbjuder kunderna att åka taxi för ett begränsat belopp om kommunikationsmedlet är försenat med en angiven tid vid resans start. En liknande ersättning finns också föreskriven i Oslo, där man har rätt till taxiresa om bussen är mer än 15 minuter sen.

<sup>28</sup> Enl. Märta-Lena Schwaiger, vd Svenska Lokaltrafikföreningen.

<sup>29</sup> SDR= Special Drawing Rights/Särskilda DragningsRätter. Mer om detta i sjölagens 22 kapitel 3§. SDR baseras på ett genomsnitt av ett antal i förväg utvalda valutor.

<sup>30</sup> 1 SDR motsvarar 11,33 SEK enl. noteringen 991004.

<sup>31</sup> Om bortfraktaren inte speciellt tagit emot dyrbarheter så är han ej ansvarig för dessa överhuvudtaget, sjöL 15 kap. 18 §.

<sup>32</sup> 15 kap. 22 §.

dröjsmålsskada 20 SDR, ca 230 kr

Anledningen till dessa självrisker är inte i första hand den preventiva effekt som självrisker generellt har, utan ändamålet är att bespara bortfraktaren besväret med att reglera de minsta skadeståndskraven.<sup>33</sup> Skador av bagatellartad karaktär anses svåra att undvika i passagerarfart, och bestämmelserna gagnar både bortfraktarens försäkringspremier och därmed också passagerarens biljettpris. Självrisker vid dröjsmål har kritiserats i doktrinen<sup>34</sup> med anledning att det är de smärre dröjsmålsskadorna som kan ge passageraren oförutsedda utgifter i form av extra övernattningskostnader och dyl. Här vill jag dock anföra att självrisker är så pass låga att större delen av kostnaderna för en extra övernattningskostnad ändå torde hamna på bortfraktaren om inga riktiga lågbudgetalternativ finns att tillgå.

Angående självrisker är det också på sin plats att påpeka att en cykel, som ju är vanligt förekommande på många fartyg inom lokaltrafiken, i det här sammanhanget inte räknas som ett fordon utan som vanligt resgodis. Även mopeder, som inte heller hör till ovanligheterna ombord på dessa fartyg, räknas som resgodis, och i fordonskategorin hamnar då bilar och motorcyklar.<sup>35</sup> Att göra avdrag för självrisker är en obetingad rättighet för sjötransportören.<sup>36</sup>

### 2.5.3 Det begränsade redaransvaret

I sjölagens 9 kapitel finns bestämmelserna om begränsat redaransvaret. Detta begränsade ansvar kan som antytts kortfattat beskrivas som ett tak för alla krav som faller inom uppräkningen i 2 § och som uppkommer vid ett bestämt tillfälle, den tidigare nämnda globalbegränsningen. För passagerarskador börjar man med reglerna i 15 kapitlet om begränsat ansvar, och ovanpå dessa regler kommer sedan bestämmelserna i 9 kapitlet. Bestämmelserna om det begränsade redaransvaret har en solid historisk förankring, men kan anses välgrundade även i vår tid<sup>37</sup>. Reglerna saknar motsvarighet på landbacken.

Reglernas främsta syfte är att göra det möjligt för redaren att få en försäkring till en någorlunda anständig premie; hur det skulle se ut utan dessa begränsningsregler går det bara att spekulera om<sup>38</sup>. Reglerna sätter alltså ett tak för de totala skadeståndsanspråken och blir aktuella att tillämpa vid riktigt stora olyckor. Skulle skadeståndsanspråken överstiga ansvarstaket får de skadelidande sina anspråk jämkade, och dessa jämkade belopp kan komma att understiga bestämmelserna i 15 kapitlet ganska ordentligt. Rätten att begränsa ersättningen enligt dessa regler faller bort om bortfraktaren har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet (9 kap. 4 §).

---

<sup>33</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 126.

<sup>34</sup> Se Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport s 347.

<sup>35</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 128.

<sup>36</sup> Se a.a. s 127.

<sup>37</sup> Se Falkanger/Bull, Innföring i sjörett s 120. Om detta finns det dock delade meningar, se t ex Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

<sup>38</sup> Se dock Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som hävdar att toppansvaret är relativt billigt att försäkra (s 251). Lite motsägelsefullt hävdar han också att försäkringsbolagen, om globalbegränsningsreglerna skulle upphöra, kanske inför beloppsbegränsade försäkringar och att globalbegränsningen inte har så stor betydelse för försäkringspremierna som hävdas (s 253). Wetterstein slår också fast att globalbegränsningen har störst betydelse för redare med mindre fartyg (s 241). Globalbegränsningen borde därmed ha betydelse för den typ av rederier som berörs här.

Ansvarsbegränsningen för personskador på fartygets egna passagerare är 46 666 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget har tillstånd att befordra enligt sitt passagerarfartygscertifikat, dock högst 25 miljoner SDR (5 § punkt 1). Uttryckt i svenska kronor motsvarar det enligt dagens kurs<sup>39</sup> ca 529 000 kr per passagerare dock högst 283 250 000 kr. Brytgränsen går alltså vid certifikat över 535 passagerare, vilket visar hur mycket större ”glädje” de stora passagerarfärjorna med över 1 000 passagerare har av dessa regler jämfört med mindre passagerarfartyg. Man kan föreställa sig att detta har betydelse för försäkringspremien i relation till antalet certifierade passagerare. Noteras bör också det faktum att ansvarstaket är beroende av hur många passagerare fartyget har certifikat för, och inte hur många som faktiskt fanns ombord vid olyckstillfället, eller hur många av dem som blev skadade.

För andra personskador än på de egna passagerarna, t ex passagerare och besättning på ett annat fartyg eller förbipasserande personer på en kaj, är ansvarsgränsen 333 000 SDR (ca 3 773 000) om fartygets dräktighet inte överstiger 500 ton. Är fartyget större höjs ansvarsgränsen stegvis enligt en sjunkande skala, så att ersättningen per bruttoton minskar i takt med att fartygens storlek ökar (5 § punkt 2).

För andra skador än personskador begränsas ersättningen enligt bestämmelsen i 5 § 3 punkten. Det är här begränsningen för sakskador och förmögenhetsskador, som t ex dröjsmålsskador, regleras. Begränsningen följer mönstret i punkt 2 med en stegvis höjning av ersättningsbeloppen i en sjunkande skala i takt med att fartygens storlek ökar. Ansvarsbegränsningen för dessa typer av skador för ett fartyg om max 500 ton är 167 000 SDR (1 892 000). Om personskador som ska ersättas enligt punkt 2 inte blir ersatta fullt ut får de resterande kraven konkurrera med andra fordringar för att bli ersatta enligt punkt 3. Ur punkt tre kan det dock inte utgå ersättning för personskador på fartygets egna passagerare, som ju ska tillgodoses enligt punkt 1.<sup>40</sup>

Begränsningsbeloppen gäller för skador som uppkommer vid en och samma händelse. Denna händelse är oftast inte svår att identifiera, men ibland kan det inträffa en serie av skador som alla härrör till samma händelse alternativt beror på olika skeenden och därför ska ses som flera olika händelser. En bortfraktare vars fartyg råkar ut för två olyckstillfällen på samma resa, kan om skadorna är orelaterade till varandra, tvingas betala upp till dubbla ansvarsbelopp.

Vid ett skadetillfälle börjar man, som nämnts ovan, med att begränsa ersättningen enligt 15 kapitlets bestämmelser, dvs 175 000 SDR per passagerare (verklig sådan i detta fall, och inte som i kapitel 9 tillåtet antal enligt certifikat). Om ersättningsanspråken är så stora att kapitel 9 blir aktuellt, får man därefter begränsa anspråken i enlighet med dessa regler. Då ansvarstaket i 15 kapitlet är ganska generöst torde det bara bli aktuellt med globalbegränsning av ansvaret för passagerare vid riktigt stora olyckor.<sup>41</sup>

Rättegångskostnader faller inte in under ansvarsbegränsningen, men kan bli mycket höga om det är många skadelidande. För att undvika dessa rättegångskostnader kan ersättning betalas ut utan hänsyn till ansvarsbegränsningen.

<sup>39</sup> 991004 1 SDR=11,33 SEK.

<sup>40</sup> Se Blom, Birgitta, Sjölagens bestämmelser om redaransvar s 107.

<sup>41</sup> Se a.a. s. 107.

## 2.6 Preskriptionsregler

Anspråk på ersättning för skada preskriberas enligt bestämmelser i sjölagens 19 kap. 1 §, till vilken 15 kap. 28 § hänvisar. Talan ska för personskador vara väckt i laga ordning inom två år ifrån ilandstigningen. Om passageraren avlidit under resan är preskriptionstiden två år från den dag då ilandstigningen skulle ha skett. Avlider passageraren efter ilandstigningen preskriberas fordran om talan inte är väckt inom två år ifrån dödsfallet, dock senast inom tre år från ilandstigningen.

Vid fordran på grund av att resgods skadats, förlorats eller försenats ska talan vara väckt inom två år från det att godset förts iland eller skulle ha förts iland om det har gått förlorat. Dessa bestämmelser är tvingande.

# 3 Biljetter och resevillkor

## 3.1 Biljetter

### 3.1.1 Inledning

Inom länstrafikbolagen florerar ett antal olika biljettyper. Här finns allt ifrån enkla pappersbiljetter med en minimum av information till magnetkort och värdekort, som informerar om giltighetstid och vilket område resan kan företas inom men som helt saknar alla uppgifter om resevillkor. På magnet- och värdekorten finns inte ens en hänvisning om var eventuella resevillkor står att finna.

Biljetten, eller färdbeviset som det också brukar kallas, representerar det avtal om transport som ingås mellan passagerare och bortfraktare. Biljetten är ett så kallat presentationspapper (att det verkligen förhåller sig så är dock inte helt säkert, se nedan om skuldebrevsresonemanget)<sup>42</sup>, det vill säga att bara den som kan visa upp en för resan giltig biljett också har rätt att företa resan. Den som innehar en biljett är alltså en av avtalsparterna i transportavtalet<sup>43</sup>, och den som har utställt biljetten är motparten som förbinder sig att utföra transporten med allt vad det innebär.

Biljetten har setts som ett skuldebrev,<sup>44</sup> en utfästelse att prestera en viss tjänst– resan (”utgiva viss myckenhet av en vara”<sup>45</sup>). Då man ser biljetten såsom ett enkelt skuldebrev faller emellertid kravet på presentation för fullgörelse. Huvudregeln för dessa enkla skuldebrev är att innehav inte är någon förutsättning för att borgenären ska kunna föra sin fordran gällande.<sup>46</sup> Det anses inte skäligt att gäldenären ska undgå att prestera för att skuldebrevet har förkommit.<sup>47</sup> Presentanten behöver nödvändigtvis inte vara den rätte ägaren till biljetten, och låter man då denne utföra resan kan man tvingas att fullgöra prestationen även till biljettens rättmätige ägare.<sup>48</sup> Transportören har enligt detta resonemang en plikt att noga undersöka identiteten/behörigheten hos den som uppvisar biljett.

Detta låter sig genomföras i praktiken hos flygbolag, och givetvis även hos de rederier som trafikerar sträckningar där passagerarlistor är obligatoriska, men jag ser det som en omöjlighet att få detta att fungera inom kollektivtrafiken med dagens biljetteknik. Det

---

<sup>42</sup> I rättsfall sågs inte en flygbiljett som ett presentationspapper som därmed inte kunde dödas enligt mortifikationslagen, NJA 1967 s 451.

<sup>43</sup> Vad gäller överlåtelse av biljett, se stycke 3.2.

<sup>44</sup> Sundberg, Jacob, Om flygbiljett i Två transporträttsliga uppsatser s 55.

<sup>45</sup> A.a. s 54.

<sup>46</sup> A.a. s 60.

<sup>47</sup> A.a. s 60.

<sup>48</sup> A.a. s 58.

finns dock vissa undantag där man kan finna och styrka ett transportavtal mellan parterna. Ett sådant exempel är skolbarnens färdbevis, där det finns ett avtal om transport mellan länstrafikbolag och kommun, och där kommunen specificerat vilka individer som uppfyller kriterierna för att få sina resor betalda av kommunen. Om skolbarnets biljett förkommer borde det inte vara några problem att bevisa att ett avtal faktiskt föreligger och barnet kan lugnt fortsätta med sitt resande.

Om biljetten har förkommit ska resenären ändå få lov att utföra sin resa, under förutsättning att denne kan styrka förekomsten av ett avtal. I resevillkoren kan det förekomma föreskrifter om att prestation är avhängigt av biljetthinnehav, något som enligt reglerna om enkla skuldebrev anses som ett otillbörligt avtalsvillkor och som därmed skulle kunna lämnas utan avseende.<sup>49</sup>

Nedan följer en redogörelse för de biljettyper som förekommer inom länstrafikbolagens fartygstrafik.

### 3.1.2 Länstrafikbolagens biljetter

#### 3.1.2.1 Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget, som sköter båttrafiken i Stockholms skärgård, är den klart största operatören inom skärgårdstrafiken. Bolaget drivs i aktiebolagsform och ägs av Stockholms Läns landsting. Man utför inga transporter själv utan har kontraherat upp undertransportörer för att utföra transporterna. Att Waxholmsbolaget har den klart största verksamheten visar sig också i deras utformning av biljetter och resevillkor. Allt är väl genomtänkt och proffsigt utfört.<sup>50</sup>

På Waxholmsbolagets egna biljetter och olika kort finns en hänvisning till beföringsvillkoren vilka återges i en särskild broschyr som enligt biljettens text tillhandahålls passageraren på begäran. Förutom Waxholmsbolagets egna biljetter äger också SL:s periodkort giltighet. På SL:s periodkort finns inga hänvisningar till villkor, men på de tilläggskort som man måste köpa för att korten skall gälla i Skärgårdstrafiken (Waxholmsbolagets yttre trafik) finns samma referens som på övriga egna biljetter. De passagerare som endast reser i Hamntrafiken (Waxholmsbolagets inre trafik) får däremot ingen information på biljetten om de beföringsvillkor som gäller för resan.

#### 3.1.2.2 Västtrafik

Västtrafik, länstrafikbolaget i Västra Götalands regionen har sjötransporter på flera orter längs Bohuskusten och i Göteborg:

Styrsöbolaget och Öckerö Kommun (Nordöfärjorna) trafikerar Göteborgs skärgård, Karingötrafiken på Orust, Tjörns Kommun till öarna utanför Tjörn, Lysekils Hamn i Lysekil, Dyngö Sjötaxi kör den sk postbåten i Fjällbackas skärgård och Koster Marin kör Kosterbåtarna mellan Strömstad och Kosteröarna. Samma biljetter gäller i stort sett hos samtliga och här används samma magnetkort som på bussar och spårvagnar. På magnetkortet är informationen begränsad till giltighetstid, giltighetsområde och ibland pris. Som

---

<sup>49</sup> Sundberg, Om flygavtal s 61.

<sup>50</sup> Se vidare under punkt 3.4; Resevillkor.



utställare står länstrafikbolaget. Någon ytterligare information om resevillkor eller vem som är transportör finns inte att få ut av biljetterna. På Kosterbåtarna finns dessutom särskilda upptryckta pappersbiljetter som bara gäller ombord på Kosterbåtarna. På dessa biljetter finns det en hänvisning till resevillkor som finns anslagna ombord på fartygen. Västtrafik (Bohustrafiken, som det hette tidigare) står som utställare på biljetten.

### 3.1.2.3 Blekingetrafiken

Blekingetrafiken bedriver sjötransporter genom tre olika trafikutövare: Skärgårdstrafiken (Affärsverken AB), Haglund Shipping och Rederi Hanösund. För skärgårdstrafiken har man inte samma biljettsystem som för de landbaserade transportererna utan har tryckt upp egna pappersbiljetter. Blekingetrafiken står som utställare på biljetterna, och de respektive trafikutövarna är ej omnämnda. Biljetterna är av enklaste slag utan villkor eller hänvisningar till sådana.

### 3.1.2.4 Visingsötrafiken

Visingsötrafiken bedrivs som en kommunal förvaltning inom Jönköpings kommun och har ett avtal om ekonomisk ersättning med länstrafikbolaget i Jönköpings län. Länstrafikbolagets periodkort och värdekort gäller ombord, och dessutom utfärdar man egna biljetter som inte anger annat än resans pris och resrutt. Några resevillkor finns alltså inte på biljetterna.

### 3.1.2.5 Ventrafiken

På baksidan av Ventrafikens biljetter finner man en hänvisning till rederiets befodringsbestämmelser. Man har också funnit plats för en hänvisning till 15 kap. 21 resp. 22 §§ (om begränsning av ansvar samt om självriskerna). Reklamationstid är satt till 14 dagar. Biljettens giltighetstid är satt till två månader. Skånetrafikens<sup>51</sup> månadskort äger också giltighet ombord.

## 3.1.3 Kommentrar

Sammanfattningsvis kan man säga att det är klen med biljettkulturen inom länstrafikbolagen. Waxholmsbolaget har lyckats hänvisa till resevillkoren på nästan alla biljettyper ombord, och Kosterbåtarna gör likaså på majoriteten av de biljetter som används. På samtliga båtlinjer gäller dock att majoriteten av biljetterna är utfärdade av länstrafikbolaget (undantaget Visingsötrafiken och Ventrafiken). Inte ens på det annars så välförsedda Waxholmsbolaget framgår det vem det är som trafikerar sträckan; det är Waxholmsbolaget och ibland SL som står som biljettutfärdare på samtliga biljetter. Jag vill slå fast två saker:

1. vanligtvis är det länstrafikbolaget som utfärdar, säljer och står som transportör på biljetterna; och
2. några villkor för transporten förekommer inte på biljetterna. Hos Waxholmsbolaget, Ventrafiken och Kosterbåtarna finns en hänvisning på biljetten, vilket ju alltid är något.

<sup>51</sup> Länstrafikbolaget i Skåne-regionen.

Länstrafiken verkar vara mest upptagen av giltighetstid och pris på sina biljetter/färdbevis och mindre intresserad av att informera resenärerna om villkoren för transporten.

## 3.2 Identifikation av passageraren

### 3.2.1 Biljetthinnehav

Passagerare är den som har transportavtal, alltså biljett<sup>52</sup>. Enligt sjölagen får passagerare inte lov att sätta in annan i sitt ställe om biljetten är personlig, det vill säga utställd till viss person. Passageraren får inte heller låta någon annan fortsätta påbörjad resa oavsett om biljetten är personligt utställd eller ej, för att inte kunna missbruka rabatter som ges till exempel vid köp av tur- och returbiljett. Dessa regler är dispositiva, och därmed finns möjligheter att stipulera andra villkor, vilket också förekommer. Biljetterna inom kollektivtrafiken har som sagt många olika utseenden<sup>53</sup>, det kan vara en ”vanlig” biljett, ett magnetkort laddat med ett visst värde eller ett visst antal resor, kuponger som används med ett visst antal beroende på resans längd eller andra faktorer, eller månads/periodkort. Månadskort kan vara helt opersonliga och till och med uttryckligen tillåtna att överföra på andra.

Vikten av att ha korrekt biljett och använda den riktigt är stor då man annars ej uppfyller kriteriet som passagerare och därmed går miste om de gynnsamma konsekvenserna om presumtionsansvar hos transportören vid skada under transporten, se kapitel 2. Icke betalande passagerare, d v s passagerare utan biljett, betecknas som fripassagerare (se nedan).

Reglerna kring biljetter är som sagt dispositiva, och man får titta på biljettbestämmelserna för att hitta svaret på vem som är att anse som passagerare.

### 3.2.2 Fripassagerare

Att länstrafikbolagen totalt sett är utsatta för fripassagerare i viss omfattning har lett till att bolagen systematiskt kontrollerar sina passagerares legitimitet med hjälp av särskilda kontrollanter som utfärdar s k tilläggsavgift med lagstöd<sup>54</sup>. Om kontrollanten upptäcker en fripassagerare får denne efter vederbörlig debitering status som passagerare, då ju ett avtal om transport måste anses ha uppstått mellan bortfraktarens representant, kontrollanten och den f d fripassageraren. Vilka juridiska konsekvenser får det att smita ifrån biljetten på kollektivtrafiken utöver risken att få tilläggsavgift? I sjölagen står det som sagt att passagerare är den som har giltig biljett. Identifikation av ”resande”<sup>55</sup> på järnvägen har utretts i ett hovrättsavgörande<sup>56</sup> med en ganska vid tolkning:

En resande är den som

---

<sup>52</sup> Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid persontransport

<sup>53</sup> Se ovan 3.1.

<sup>54</sup> Lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.

<sup>55</sup> I Järnvägstrafiklagen heter passageraren ”resande”.

<sup>56</sup> Svea Hovrätts uttalande i NJA 1981 s 412.

1. har biljett
2. gått ombord med avsikt att köpa biljett
3. har biljett men har råkat åka för långt eller kommit med fel tåg,
4. och dessutom ska
5. en avsikt att betala skall antas om motsatsen inte bevisas.

Med detta för ögonen borde det inte vara några problem att identifiera passageraren, vare sig han har lyckats skaffa sig en biljett eller ej. Om den biljettlöse ändå inte faller in under definitionen för passagerare ens med denna vida tolkning av begreppet förlorar han de för honom förmånliga rättigheter som nämnts ovan.<sup>57</sup> Tilläggas bör här att besättningens ombord på ett fartyg inte anses vara passagerare och därmed inte åtnjuter passagerarnas rättigheter (för besättningen finns givetvis andra regler, men de hör inte hemma här).

### 3.3 Identifikation av transportören

Identifieringen av passageraren leder väl kanske inte till några större praktiska svårigheter, men däremot kan det i dessa sammanhang vara större problem att identifiera bortfraktaren. Passageraren bör ju veta vem hans motpart i transportavtalet är, framför allt om han behöver framföra några krav i samband med avtalet.<sup>58</sup> Vem är då passagerarens motpart? I vanliga transporter kanske det inte är så svårt att avgöra, men inom länstrafikbolagens värld av sjötransporter kan det finnas ett helt galleri med möjliga aspiranter.

I sjölagens 15 kapitel 1 § står att bortfraktare är den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgoods. Kurt Grönfors inleder sin kommentar till denna paragraf med att fastslå att partsangivningen ingalunda är fullständig.<sup>59</sup> Han nämner då förhållandet då resenären köper sin biljett av annan än redaren, så som en resebyrå. Om resebyrån fungerar som agent för redaren är det redaren som är bortfraktare och därmed avtalspart enligt sjölagens bestämmelser, men om resebyrån hyr in ett fartyg för transporten är det resebyrån som är bortfraktare.

Inom godsbefordran finns en traditionell ståndpunkt om att den som har åtagit sig en transport – utfärdat ett transportlöfte – i första hand har kvalificerat sig som bortfraktare.<sup>60</sup> Detta gäller utan att det nödvändigt är löftesgivaren som själv utför transporten – det kan han ge i uppdrag åt andra att göra. Vidare kan den som, utan att ha avtalat med kunden, utför själva transporten såsom undertransportör till den som utfärdat transportlöftet vara bortfraktare. Från dessa godsregler har man i 15 kapitlet hämtat principen att den avtalande bortfraktarens ansvar består för hela resan liksom att annan bortfraktare som utför transporten helt eller delvis (den utförande transportören eller undertransportören) skall svara solidariskt med den avtalande bortfraktaren enligt de regler som gäller dennes ansvar. Dock finns möjligheten att i förväg avtala om ansvarsfrihet för den del av trans-

<sup>57</sup> Kapitel 2.

<sup>58</sup> Ett exempel där det fanns flera aktörer involverade var Estonia. Rederiet hette E-Line och hade sitt säte i Tallinn, och biljetterna såldes av Estline i Sverige och av Estlines dotterbolag Estonian Ferry Services Ltd i Estland. Alla dessa aktörer hade dock gemensamma ägare: Nordström & Thulin AB ägde 50 % genom ett Luxemburgsbaserat dotterbolag och den estniska staten ägde 50 % genom sitt bolag Estonian Shipping Co. Ltd (ESCO).

<sup>59</sup> Se Grönfors, Kurt, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 40.

<sup>60</sup> Se Grönfors, Kurt, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 41.

porten som den avtalande transportören inte utför själv. Dessa bestämmelser finner man i 15 kapitlets 25 och 30 §§. För att den avtalande transportören ska kunna friskriva sig ifrån ansvar, måste den utförande transportören vara namngiven. Om denna friskrivning inte sker, svarar alltså de båda solidariskt för skador som kan uppkomma under transporten. Denna friskrivning av ansvar måste ske gentemot transportkunden - passageraren - för att det solidariska ansvaret skall undgås.

Bestämmelser om ansvarsfördelning i avtalet mellan den avtalande transportören och den utförande transportören reglerar bara förhållande dem emellan och kan inte åberopas gentemot passageraren, som är tredje man i det avtalet.<sup>61</sup> Avtalet med passageraren om befordran är ett avtal av konsumentkaraktär mellan transportören och hans transportkund.<sup>62</sup>

## 3.4 Resevillkor

### 3.4.1 Verksamhetens resevillkor/befordringsvillkor

Meningen med att ha relevanta resevillkor är dels att man vill tillgodogöra sig de friskrivningsmöjligheter som sjölagen erbjuder om så är önskvärt, dels att på ett lättillgängligt sätt informera passagerarna om de rättigheter och skyldigheter som föreligger vid transporter. Det finns alltså dels en rent affärsmässig grund, dels en konsumentrelaterad grund för att ha för verksamheten anpassade resevillkor. Dessa resevillkor måste också finnas tillgängliga för såväl passagerare som för besättning och övrig personal i verksamheten, och för att passageraren verkligen ska få kännedom om resevilkorens existens måste information finnas på företrädesvis biljetter men även i tidtabeller och annan information om verksamheten. Det allra bästa är givetvis om villkoren finns bifogade biljetterna såsom de ofta är hos de större rederierna, men detta är knappast särskilt hanterbart i den verksamheten som behandlas här. Även om man väljer att inte göra några friskrivningar eller andra lagliga förändringar ifrån sjölagens innehåll, kan det vara på sin plats att informera om sjölagens bestämmelser. Trafiken ifråga har en tydlig inriktning på konsumenter, och kunskapen om sjölagens innehåll kan vara bristfällig hos en och annan av dessa. Inte minst reglerna om ersättning av skador med de speciella självriskerna kan vara lämpliga att informera passageraren om för att undvika segdragen behandling av eventuella skadeståndsanspråk. För en orientering av gällande praxis på området följer nedan en genomgång av de berörda länstrafikbolagens och dess trafikutövares resevillkor.

### 3.4.2 Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget (eller Waxholms Ångfartygs AB, som det korrekta namnet är) har ett mycket prydligt häfte med omsorgsfullt skrivna befordringsvillkor. Dessa villkor berör det mesta, från biljetter och åldersgränser till betalningsmedel och godshantering. Jag

---

<sup>61</sup> Mer om detta i kapitel 4, om avtal mellan länstrafikbolag och trafikutövare.

<sup>62</sup> Se Grönfors s 44.

väljer här att endast kommentera det som jag anser har betydelse för framställningen – regleringen av ansvaret för passagerare och resgods.

Inledningsvis i ansvars klausulen friskriver man sig från ansvar för skada som inträffat före ombordstigning och efter ilandstigning samt från ansvar för värdesaker. Vidare hänvisar man till de gällande ansvarsbegränsningar i sjölagens 15 respektive 9 kapitel. Det finns vidare en uppräknig av innehållet i 15 kap. 21 § med beloppen för ansvarsbegränsningen. Efter detta följer en uppräknig av självriskerna ifrån 15 kap. 22 §. Man har även bemödat sig att definiera begreppet SDR och angivit växelkurs. Waxholmsbolaget väljer sedan att erinra passageraren om att bevisbördan vid skada på person och handresgods åligger honom. Man uraktlåter däremot att nämna att bevisbördan är omvänd om skadan uppkommit i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, brand eller till följd av fel i fartyget.<sup>63</sup> Här finns vidare regler om farligt resgods, som är helt i överensstämmelse med sjölagens, där man förbehåller sig rätten att utan ersättningskyldighet få förstöra farligt resgods som tagits ombord utan befälhavarens vetskap. Preskriptionsreglerna stämmer också överens med bestämmelserna i sjölagen 19 kap. 1 §.

Då Waxholmsbolaget har utförliga villkor, har jag inte sett någon anledning att undersöka förhållandet hos var och en av Waxholmsbolagets undertransportörer. Den största trafikutövaren är ett annat landstingsägt bolag, nämligen Stockholms Sjötrafik AB som är starkt knutet till Waxholmsbolaget. Waxholmsbolaget har ju också en annan karaktär än de andra huvudmännen då det är en specialiserad och starkt sammanhållande verksamhet för sjötransporterna i Stockholms skärgård.

### 3.4.3 Västtrafik

#### 3.4.3.1 Inledning

Västtrafik har två divisioner som bedriver fartygstransporter: Göteborg, som har fartygstransporter i Göteborgs skärgård och i farvatten vid Orust och Tjörn och Västtrafik Fyrbodalen, som har transporter i Lysekil, Fjällbacka skärgård och till Kosteröarna.

#### 3.4.3.2 Styröbolaget

Styröbolaget är kontraherat av Västtrafik Göteborg och sköter större delen av persontransporterna i Göteborgs skärgård och på Göta älv.

Styröbolaget har egna resevillkor som kompletterar de resevillkor som Stadstrafiken i Göteborg begagnar sig utav. Stadstrafikens villkor ger en ganska detaljerad beskrivning av hur man ska bete sig som resenär på deras färdmedel. Några punkter förtjänar kommentar:

Man förbehåller sig rätten att inte stanna vid hållplatser för påstigning av olika angivna skäl: om färdmedlet är fullsatt, vid händelse utanför den egna kontrollen, eller vid order av trafikledningen – det sistnämnda kan tydligen betyda lite vad som helst. Vad denna ordning innebär praktiskt är svårt att säga då det är beroende av turtätheten på linjen – kommer det ett nytt färdmedel snart har det kanske ingen större betydelse. Vidare förbehåller man sig rätten att inte ta ombord berusade eller farliga personer, och om detta är

<sup>63</sup> Sjölagen 15 kap. 20 §.

det ju knappast något att säga. I ansvars klausulerna friskriver man sig från ansvar för skador på eller stöld av bagage (läs handresgods). Man har också särskilda bestämmelser för fartygstrafiken, där man dels hänvisar till rederiets befodringsvillkor som gäller utöver dessa allmänna villkor för stadstrafiken. Dessa särskilda bestämmelser innehåller ordningsklausuler av karaktären alkohol- och nedskräpningsregler samt var man får lov att uppehålla sig på fartygen.

Styrsöbolagets egna befodringsvillkor inleds med förbehåll om rätt att byta ut angivet fartyg. Man vill också kunna företa ändring i turlista utan varsel. Rederiet friskriver sig från person- och sakskada som inträffar före och efter avstigning, ansvar för levande djur, värdesaker och andra dyrbarheter samt ” förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakad av händelse som utföres av annan än rederiet”. Varför man valt att ta med dröjsmål i den uppräknigen förefaller underligt eftersom man två klausuler längre ner säger att ”rederiet ansvarar inte för dröjsmålsskada och indirekt skada”. I klausulen däremellan deklarerar man att svensk sjölag är tillämplig på transporter som utföres av rederiet, och särskilt anges att rederiets ansvar under varje förhållande är begränsat enligt sjölagens regler. Man hänvisar till självrisken i 15 kap. 22 § utan att ange några belopp vare sig om ansvarsbegränsningen eller om självriskerna. Förbehållen gäller även till förmån för dem som rederiet svarar för. Reklamationstiden har man satt till 14 dagar och reklamation ska förevisas i skriftlig form. Tvist avgörs vid Göteborgs Tingsrätt.

#### 3.4.3.3 *Käringötrafiken*

Käringötrafiken sköter länstrafikens sjötransporter i Orust kommun till Gullholmen och Käringön. Några befodringsvillkor har man inte för närvarande.

#### 3.4.3.4 *Tjörns Kommun*

Tjörns Kommun bedriver trafik till Åstol, Dyrön och Härön. Några egna befodringsvillkor har man inte för passagerartrafiken.

#### 3.4.3.5 *Lysekils hamn*

Lysekils hamn som är ett kommunalt bolag driver förutom rederiverksamhet även hamnen i Lysekil. Några resevillkor har man inte.

#### 3.4.3.6 *Koster Marin*

Rederiet trafikerar dels med egna fartyg, dels med ett inchartrat fartyg som förstärkning sommartid. Man har egna resevillkor, till vilka man hänvisar på biljetten. Resevillkoren finns anslagna i stort format på anslagstavlan ombord på fartygen. En engelsk översättning finns också tillgänglig ombord. Resevillkoren, eller befodringsvillkoren som de heter och så också här kommer att kallas, är i stort de samma som Styrsöbolagets varför jag hänvisar till stycket ovan. Ett undantag finns dock; här finns inte klausulen om att utan varsel företaga ändring i turlistan.. Det fartyg som inchartras som förstärkning till sommartrafiken har ävenledes samma befodringsvillkor anslagna ombord.

#### 3.4.3.7 *Dyngö Sjötaxi*

Här finns inga resevillkor.

### 3.4.4 **Blekingetrafiken**

#### 3.4.4.1 *Inledning*

Blekingetrafiken har inga befordringsvillkor i egentlig mening, utan det rör sig om taxebestämmelser, åldersgränser och regler för byten av transportmedel (med fokus på taxorna).

#### 3.4.4.2 *Affärsverken AB/Skärgårdstrafiken*

Affärsverken som är ett kommunalt bolag sysslar, förutom med rederiverksamhet, även med renhållning, el och fjärrvärme. Några befordringsvillkor för trafiken har man inte.

#### 3.4.4.3 *Blekinge Skärgårdsturer*

Blekinge Skärgårdsturer har inga egna resevillkor, utan hänvisar till sjölagens bestämmelser.

#### 3.4.4.4 *Rederi Hanösund*

Rederi Hanösund har inte några egna resevillkor, även här hänvisar man till sjölagens bestämmelser.

### 3.4.5 **Visingsötrafiken**

Visingsötrafiken kör med egna fartyg. Några resevillkor finns inte.

### 3.4.6 **Ventrafiken**

På Ventrafikens biljetter finns det en text på baksidan som inledningsvis hänvisar till den svenska sjölagens bestämmelser och därefter till rederiets egna befordringsbestämmelser, ”som finns anslagna ombord och på biljettexpeditioner i land och som kan erhållas ifrån rederiets huvudkontor”. Vidare hänvisar texten på biljetten till ansvarsbegränsningarna i 15 kapitlet sjölagen och till passagerarens självrisk. Rederiet vill ha skriftlig underrättelse om skada eller förlust inom 14 dagar. Befordringsvillkoren känns märkvärdigt bekanta, de är nämligen i stort sätt de samma som de som finns på Kosterbåtarna och hos Styröbolaget. Det är inte bara innehållet som är i stort sätt identiskt, layouten ser i stort sätt identisk ut. Det är sju punkter på ett vitt A4-ark, och jag misstänker att dessa villkor kommer ifrån samma källa, vilken har dock inte avslöjats. Vid en jämförelse med Styröbolagets villkor, som jag har använt som utgångspunkt tidigare, är skillnaden följande:

Den första punkten i villkoren, som man skulle kunna kalla för ”vi-gör-som-vi-villklausulen” är ännu mer utbroderad här än hos de tidigare nämnda. Förutom rätten att byta fartyg vill man också kunna dra in turer, ändra turlistan, ändra avgifter eller befordrings-

bestämmelser utan föregående varsel. I övrigt är villkoren identiska så när som på ordval som inte har betydelse för innehållet.

Ventrafiken har både rena passagerarfärjor och bilfärjor. Här har vi den intressanta komplikationen att kommunen är väghållare. Om det vore det statliga Vägverket skulle inte sjölagens bestämmelser om transport vara tillämpliga på bilfärjorna, då dessa färjor enligt svensk domstolspraxis<sup>64</sup> är att betrakta som ett bihang till vägsystemet. Gäller då samma sak för Ventrafiken? Om man bara bedrev trafik med bilfärjor skulle bedömningen vara enklare än vad den är nu med en blandad trafik. Man kan dock inte bortse ifrån möjligheten att det omnämnda rättsfallet skulle kunna få betydelse om frågan väcktes, och detta skulle alltså kunna betyda att delar av Ventrafiken inte faller under sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran.

## 3.5 Kommentar till resevillkoren

### 3.5.1 Inledning

Entydig linje avseende rese/befordringsvillkor finns inte bland dessa rederier trots deras homogena drag. Den gemensamma nämnaren är villkorens relativa otillgänglighet. Detta gäller både när man inte har några egna villkor utan låter sjölagen reglera reseavtalets innehåll och när man har egna villkor uppsatta på någon anslagstavla ombord. Även de som hänvisar till gällande lagstiftning bör enligt min åsikt erbjuda resenärerna information om denna lagstiftning, som man kan förmoda inte är allmänt känd. Man borde kunna ställa höga krav på att dessa rederier håller en hög nivå gentemot resenären/konsumenten då befordran sker i det allmännas namn.

### 3.5.2 Villkorens utseende

Transportavtalet kan utformas fritt inom ramen för tvingande lagstiftning, men undantag kan finnas inom koncessionsbelagd trafik såsom till Gotland.<sup>65</sup> I Sverige finns det ett standardavtal på området, framtaget av Sveriges Redareförening och Konsumentverket<sup>66</sup>. Dessa villkor används av de större rederierna men förekommer inte bland de rederier som är av intresse här. Dessa standardvillkor baserar sig på sjölagens bestämmelser med kompletteringar och preciseringar beträffande bokningsrutiner mm. Redaren har också friskrivit sig från ansvar så långt sjölagen medger. För att kunna göras gällande ska dock dessa friskrivningar preciseras, det räcker inte med lösa formuleringar av typen ”i den utsträckning sjölagen medger”.<sup>67</sup> Ur resenärens synvinkel är villkoren mer lättförståeligt presenterade än förlagan i sjölagen.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> Fotöfärjan NJA 1974 s 1.

<sup>65</sup> Se Beijer/Tiberg, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 34.

<sup>66</sup> Transportvillkor vid transport av passagerare och resgodis med avgångs- eller bestämmelseort i Sverige, antagna 1 juni 1980 av Sveriges Redareförening efter förhandlingar med Konsumentverket.

<sup>67</sup> Se Beijer, Passagerarbefordringsrätt s 21.

<sup>68</sup> Se Beijer/Tiberg, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 34.



Avtalet mellan bortfraktare och passagerare symboliseras eller utgörs av biljetten. Om man har andra villkor än de som direkt framgår av biljetten måste en hänvisning göras till dessa. Om villkoren finns på biljettens baksida ska en hänvisning dit finnas på framsidan.<sup>69</sup> Villkor på biljetten ska vara möjliga att läsa för en person med normal syn, och de får alltså inte vara finstilt till försvinnandets gräns. Om hänvisning sker till allmänna villkor som inte finns angivna på biljetten ska dessa villkor hållas tillgängliga för passageraren, antingen via lättillgängliga anslag eller genom att överlämnas till passageraren. Här brister det på flera håll bland de undersökta rederierna, då deras biljetter oftast inte har någon hänvisning till allmänna befördringsvillkor. I de fall där det finns sådan hänvisning förekommer den inte på alla användbara biljettyper; månadskort och andra särskilda värdekort saknar den information som finns på de för båttrafiken speciellt utformade biljetterna.<sup>70</sup>

### 3.5.3 Standardavtal och masstransaktioner

Huvudregeln för att standardvillkor ska anses införlivade i det enskilda avtalet är att de måste bringas till motpartens kännedom muntligen eller skriftligen före avtalslutet.<sup>71</sup> Det anses dock räcka att det görs en klar och tydlig hänvisning, en referensklausul, i det enskilda avtalet förutsatt att villkoren finns tillgängliga, så att motparten har tillfälle att ta del av dem. Att vederbörande faktiskt också gör så krävs inte för att villkoren ska vara tillämpliga. Det anses räcka att han känner till deras existens och har haft möjlighet att ta del av dem.<sup>72</sup> Skydd mot oskäligen avtalsvillkor finns i avtalslagens § 36.

Vid masstransaktioner medför hänsynen till vad som är praktiskt genomförbart att man godkänner än mer uttunnade former för inkorporering av säljarens allmänna villkor. Det kan vara avtal ingångna per telefon eller andra formlösa sätt då standardvillkorens tillämpning gäller såsom ”må anses avtalat” (köplagen 1 kap. 1 §).<sup>73</sup>

En persons faktiska handlande kan också innebära att ett avtal anses ingånget utan att några villkor har presenterats för vederbörande. Det handlar om vardagliga skeenden så som att parkera bilen och kliva på bussen. Att använda allmänna kommunikationsmedel anses som ett sådant konkludent handlande som leder till att man anses ha godtagit gällande befördringsvillkor.<sup>74</sup> De allmänna kommunikationsmedel som har varit i åtanke då denna praxis<sup>75</sup> etablerades är dock utan tvekan markbundna sådana. Kan vi praktisera samma regler även för fartygstransporter? Man skulle väl kunna tänka sig ett resonemang om analog tillämpning på fartygstransporter vilkas karaktär liknar de landbaserade allmänna kommunikationsmedlens. Vägverkets färjetrafik har till exempel ansetts som en förlängning av vägnätet, varför sjölagen inte fullt ut tillämpats på denna trafik<sup>76</sup>. Om man ger sig in i ett sådant resonemang och därmed säger att kollektivtrafiken till sjöss är som

<sup>69</sup> Se a.a. s 28.

<sup>70</sup> Mer om denna problematik i punkt 5.2.1.

<sup>71</sup> Se Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt s 28.

<sup>72</sup> Möjlighet att ta del av villkoren är en absolut förutsättning för att återopade villkor ska erhålla status som avtalsvillkor.

<sup>73</sup> Se a.a. s 30.

<sup>74</sup> Se a.a. s 30.

<sup>75</sup> NJA 1973 s 674 Göteborgs spårvägar. Fallet gällde en passagerare som slängt sin biljett och vägrade att betala kontrollavgift.

<sup>76</sup> NJA 1974 s 1.

”flytande bussar” får man besvärliga gränsdragningar framför sig. Jag är tveksam till att en sådan tillämpning kan vara önskvärd.

### 3.5.4 Villkorens innehåll

Majoriteten av rederierna har inga särskilda villkor för sina transporter utan förlitar sig helt på sjölagen. Man har därmed inte heller utnyttjat de möjligheter till friskrivningar som lagen medger. De rederier som har valt att konstruera egna villkor har till viss del valt ut vissa bestämmelser i sjölagen som man tydligen anser nödvändiga att informera passageraren om. Denna strävan går långt hos Waxholmsbolaget men är betydligt mindre påtaglig hos de övriga rederierna med egna befodringsvillkor.

Friskrivningar för skador som inträffat före ombordstigning och efter ilandstigning finns hos alla i den grupp som har egna befodringsvillkor. Denna friskrivning tillåts enligt sjölagens 15 kap. 30 §, som bestämmer att det indispositiva ansvaret för bortfraktaren uppstår då passageraren stigit ombord på fartyget och upphör då han stiger iland. Om denna friskrivning inte finns med i befodringsavtalet blir bortfraktarens ansvar utvidgat.

Förbehåll om rätt att ändra i turlistan finns hos några rederier. Hos Västtrafik Göteborg finns en stor frihet avseende turlistans efterlevnad inskriven i villkoren som gäller för stadstrafiken. Dessa villkor gäller även vid båttransporter. Att villkoren är skrivna av någon som hade bussar och spårvagnar på näthinnan är dock uppenbart. Motsvarande förbehåll görs även i de särskilda befodringsvillkor som bara gäller för fartygstransporter i området.

Rätten att ändra avtalsvillkoren, d v s att göra förändringar i befodringsvillkor, i tidtabell eller av priser, efter avtalsslutet är begränsad. För att kunna göra detta krävs det att man reserverar sig för det, men trots att detta görs kan man inte vara helt säker på att det är hållbart vid en rättslig prövning. Det kan anses vara oskäligt gentemot konsumenten och därmed jämkas eller ogiltigförklaras av en domstol.<sup>77</sup> Villkorsändringar som införs innan befodringsavtal mellan bortfraktare och passagerare uppkommer innebär normalt inga problem.<sup>78</sup>

Om transportavtalet gäller för ett bestämt fartyg får bortfraktaren inte byta ut detta fartyg mot ett annat enligt sjölagens bestämmelser.<sup>79</sup> Det krävs att befodringsvillkoren stipulerar en rätt för bortfraktaren att byta ut fartyget för att detta ska vara tillåtet. Inom den trafik som berörs här torde dock fartygets identitet ha mindre betydelse än inom den trafik som lagstiftaren tar sikte på. Lagstiftningen är avsedd för transporter där det specifika fartyget har betydelse för passagerarens val av resa, t ex ett speciellt kryssningsfartyg.<sup>80</sup> Om inget fartyg har angivits i avtalet (på biljetten, i tidtabellen eller annan information) kan bortfraktaren byta fartyg utan att avtalsbrott föreligger. Om förbehåll för båtbyte saknas kan man nog hävda att detta är sedvänja inom den kustnära nyttotrafiken. Förbehåll för att byta ut angivet fartyg finns hos några rederier.

Bestämmelser om farligt resgods finns också i befodringsvillkoren. Detta behöver inte nödvändigt visvara reglerat i villkoren, då det gäller enligt sjölagen 15 kap. 9 §. Att

---

<sup>77</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 42.

<sup>78</sup> Se a.a. s 42.

<sup>79</sup> Se sjölagen 15 kap. 5 §.

<sup>80</sup> Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 64.

det finns anslaget ombord i fartyget tjänar dock som en viktig information till passageraren och har förhoppningsvis en preventiv effekt.

Friskrivning av ansvar för levande djur förekommer i befodringsvillkoren. Detta är tillåtet i Norge<sup>81</sup> men inte i Sverige. Möjligheter finns dock att helt avstå från att transportera djur enligt ordningsföreskrifter eller återopande av bestämmelserna om farligt gods.<sup>82</sup>

Friskrivning rörande ansvar för värdesaker finns också hos samtliga. Enligt sjölagens 15 kap. 18 § är bortfraktaren inte skyldig att utge ersättning för värdesaker om han inte har tagit emot egendomen för säker förvaring. Ett villkor som generellt borttar ansvaret för värdesaker kan ses som bristfälligt och drabbas av ogiltighet.<sup>83</sup> Men det kan också ha sin grund i att bortfraktaren helt enkelt inte har några möjligheter att erbjuda sådan säker förvaring, vilket kan tänkas vara fallet vid den typ av transporter som avses här. I så fall kan man se villkoret som informativt och förtydligande för passageraren.

Bevisbördan vid skada ligger på bortfraktaren om skadan uppkommit i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, brand eller till följd av fel i fartyget.<sup>84</sup> Denna bestämmelse kan inte avtalas bort. Att försöka lägga bevisbördan på passageraren oberoende av omständigheterna har sålunda ingen effekt, då sådana villkor är ogiltiga.

Ansvarsbegränsningarna i sjölagens 15 respektive 9 kapitel finns omnämnda i de flesta befodringsvillkoren, ibland även utskrivna med belopp. Självriskerna enligt sjölagens 15 kap. 22 § finns också nämnda i villkoren.

Rätten att neka berusade eller farliga personer att stiga ombord på fartyget förbehålls av en del rederier. Finns biljett för särskilt angiven avgång, innebär detta att bortfraktaren häver avtalet<sup>85</sup>, vilket kräver att han har starka skäl för sin vägran. För att legitimera en sådan hävning av avtalet krävs att man kan visa att det finns övertygande skäl att anta att passageraren kommer att i väsentligt avseende åsidosätta sina förpliktelser att följa ordningsbestämmelserna ombord. Om det i ordningsreglerna finns ett uttryckligt förbud mot att vara berusad ombord på fartyget styrker det rätten att avvisa en berusad person vid landgången. Vad som menas med farliga personer kan vara svårt att förstå. Förmodligen innefattar det dock människor som är drogpåverkade. Att avvisa människor som uppenbarligen är en säkerhetsrisk ombord borde inte leda till några efterverkningar. Stöd för detta finns i sjölagen 15 kap. 7 §.

Friskrivningar för dröjsmålsansvar, indirekta skador, följdskador och liknande formuleringar är inte tillåtna. Sådana förekommer dock på flera ställen. Försök att friskriva sig från ansvar för skador som uppkommer på grund av någon annans agerande är heller ej tillåtna. För att undgå ansvar för transport som utförs av annan bortfraktare krävs att denne är namngiven i villkoren. I övrigt är bortfraktaren ansvarig för skador som uppstår om han har vållat skadan genom fel eller försummelse. Att försöka formulera sig annorlunda än så leder bara till luddiga och svårbegripliga villkor som inte gagnar någon av de inblandade parterna.

Preskriptionsregler som avviker från sjölagens bestämmelser finns också i en del rederiers befodringsvillkor. Skriftlig reklamation inom 14 dagar krävs t.ex. för att rederiet

<sup>81</sup> Se norska sjöloven § 431, sista stycket.

<sup>82</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 38 f.

<sup>83</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 39.

<sup>84</sup> Sjölagen 15 kap. 20 §.

<sup>85</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 44.

ska beakta passagerarens krav. Dessa villkor leder inte till någon rättsförlust för passageraren utan har enbart en vilseledande effekt för konsumenten.

# 4 Avtal mellan länstrafikbolag och undertransportör

## 4.1 Inledning

Vad som står i avtalet mellan länstrafikbolag och undertransportör är intressant för den här framställningen i följande hänseenden.

För det första vad som skrivs om ersättningar till passageraren på grund av skador som uppstått i samband med transporten, vem som ska betala, hur kraven ska hanteras och om det förekommer regresskrav på den andra parten. För det andra vilka försäkringar som undertransportören åläggs att teckna. Här anser jag, av skäl som jag redovisar nedan, att länstrafikbolagen absolut ska begära P & I-försäkring<sup>86</sup> av sina underleverantörer, och ett system som kontrollerar att försäkringsbrev finns och förnyas är också på sin plats.

Slutligen, och detta är nästan det allra mest intressanta, så går det att i avtalen direkt eller indirekt se vilken uppfattning länstrafikbolaget har i frågan om det egna ansvaret för passageraren.

## 4.2 Avtalen

### 4.2.1 Inledning

Avtalet mellan länstrafikbolaget och dess kontraherade transportörer är ett avtal om en transporttjänst. Generellt kan sägas om dessa avtal att de till mycket liten del har karaktären av ett sjötransportavtal så som de som arbetar med sådana är vana att se dem. Sjölagens 14 kapitel har systematiserat avtal i olika kategorier. 14 kapitlet handlar dock om godstransporter, och liknande bestämmelser för passagerartransport saknas i sjölagen. Kan de avtal som behandlas här ändå hänföras till någon av sjölagens kategorier, så att lagens regler blir tillämpliga direkt eller analogiskt på oreglerade frågor eller rentav kan bli tvingande tillämpliga?

Befraktningsformerna används dock även utanför godstransporter. Tidscertepartier för passagerarfartyg förekommer i praxis.<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> Se stycke 5.2.2.

<sup>87</sup> Se Michelet, *Håndbok i tidsbefraktning* s. 463.

## 4.2.2 Transportavtalen i sjölagen

### 4.2.2.1 Inledning

Sjölagen har delat in fraktavtalen i två huvudgrupper som fått sin reglering i var sitt kapitel, för det första styckegodstransporter som regleras i 13 kapitlet och för det andra befraktningsavtalen som regleras i 14 kapitlet. Inom befraktning finns det ett antal avtalstyper varav de främsta är resebefraktning, tidsbefraktning och kontraktsfart, vartill sluter sig legoavtalet (bareboatavtal).

### 4.2.2.2 Resebefraktning

Resebefraktningen behandlas i sjölagen 14:6-14:41. Med resebefraktning menas ett avtal där fartyget engageras för en resa. Vederlaget benämns resefrakt eller bara frakt. Befraktaren har inte någon egen operativ kontroll över fartyget, utan denna funktion kvarliggert hos redaren. Redaren bär också alla kostnader för fartyget såsom hamnavgifter, försäkringar, skatter och bränsle.

En specialform av resebefraktning är konsekutiva resor (sjölagen 14:39-14:41). Konsekutiva resor innebär att fartyget ska göra flera resor i omedelbar anslutning till varandra. Det kan röra sig om ett bestämt antal resor eller så många resor som möjligt under en bestämd tidsperiod. Frakten räknas dock per resa.

### 4.2.2.3 Tidsbefraktning

Vid tidsbefraktning (sjölagen 14:52-14:74) upplåter redares dispositionsrätten till fartyget under en viss period och inom vissa ramar. Tidsperspektivet kan vara kort, t ex några veckor, eller sträcka sig över flera år. Redaren bär det nautiska ansvaret för fartyget, medan befraktaren tar över det kommersiella ansvaret. Detta innebär att det är befraktaren som betalar hamnavgifter, drivmedel och andra kostnader som hänför sig till resan. Befraktaren är normalt också skyldig att ersätta skador som uppstår på fartyget i samband med resorna som inte har karaktären av normalt slitage. Vederlaget kallas hyra och utgår i förskott för en viss tidsenhet, t ex per månad. Redaren svarar för fartyget och besättningen, för att resorna utförs på ett korrekt sätt och att godset vårdas ombord.

### 4.2.2.4 Kvantumkontrakt

Kvantumkontrakten beskrivs i sjölagen 14:42-14:51. Ett kvantumkontrakt innebär att redaren åtar sig att tillfredställa befraktarens transportbehov under en viss period. Bestämmelserna är dock inte tillämpliga om avtalet gäller resor som ska utföras efter varandra med ett bestämt fartyg. Normalt avtalas om att vissa fartyg, viss typ av fartyg eller "lämpligt tonnage" skall användas för transporten.<sup>88</sup> Fartygets identitet spelar med andra ord mindre roll vid denna typ av befraktning. Kvantumkontraktet kan kategoriseras under resebefraktning med ett kompletterande tidelement.<sup>89</sup> Frakt utgår för transporterad lastkvantitet. Redaren har en sträng plikt att använda ett för transporten lämpligt fartyg men också en frihet att välja fartyg inom de bestämda ramarna.

---

<sup>88</sup> Se Gorton, Lars, Transporträtt s 57.

<sup>89</sup> Se a.a.

#### 4.2.2.5 Bareboatavtal

Bareboatavtal regleras inte i sjölagen, då det är fråga om ett rent hyres- eller legoavtal. Hyres- eller legotagaren hyr/leasar ett fartyg ”bart”, som han sedan utrustar och bemannar för sina transporter. Befraktaren blir alltså redare för fartyget. Avtalet har ofta funktionen av en finansiell lösning för anskaffandet av fartyget (”financial leasing”).

### 4.2.3 Länstrafikbolagens avtal

Nedan (stycke 4.3) kommer jag att redogöra för de individuella avtalens specifika klausuler i frågor som berör ansvaret för passageraren. Här vill jag mer generellt försöka klassificera de avtal som länstrafikbolagen har tecknat med sina undertransportörer. Med utgångspunkt från genomgången av de olika befraktningsavtalen som sjölagen beskriver vill jag se om det går att dra några paralleller mellan dessa och länstrafikbolagens avtal.

Länstrafikbolagens avtal innebär att trafikutövaren<sup>90</sup> skall utföra trafik på en viss sträckning enligt en tidtabell. Avtalen är tidsbegränsade 1-3 år med en lång uppsägnings-tid (12 månader). Om uppsägning ej sker fortsätter avtalet att gälla ytterligare ett år. Länstrafikbolagen disponerar inte fartygen utöver tidtabellens omfattning. Det är alltså möjligt för trafikutövaren att köra extraturer/beställningsturer på tider som inte omfattas av åtagandet gentemot länstrafikbolaget. Intäkterna från sådana turer tillfaller trafikutövaren. Biljettintäkterna som härrör från den trafik som utförs för länstrafikbolagen tillfaller länstrafiken. Vederlag till trafikutövaren beräknas i ett exempel per gångtimme och i ett annat med månadsbelopp plus en ersättning per gångtimme. Vid force majeure befrias trafikutövaren från sina skyldigheter men får heller inte betalt i det ena exemplet, och i ett annat avtal är avtalstexten formulerad så att ”parterna är befriade från att fullgöra skyldigheter enligt detta avtal” vid force majeure. Enligt min tolkning innebär detta att risken för force majeure för trafikutövaren i det första exemplet bärs av trafikutövaren medan länstrafikbolaget bär risken i det andra exemplet. Hamnavgifter och liknande kostnader är inte direkt omnämnda i avtalen men kan falla in under ”erforderliga tillstånd” och ligger i sådana fall på trafikutövarens bord.

Bränsle och underhåll av fartygen bekostas av trafikutövaren.

### 4.2.4 Är sjölagen tillämplig?

När man ska kategorisera ett befraktningsavtal behöver inte alla beståndsdelar i avtalet följa den tilltänkta kategorin slaviskt. Någon del av avtalet kan visa en avvikelse från certepartiformen. Det måste vara tyngdpunkten i avtalet som styr valet av kategori, och inte någon enstaka detalj.<sup>91</sup> De avtal mellan länstrafikbolag och undertransportörer som jag har tillgång till har drag av både tids- och resepartier. Avgörande för bedömningen blir då var den ekonomiska risken för fartygets sysselsättning ligger. Inte heller i det avseendet går det att ge ett entydigt svar för vilken kategori dessa avtal hör hemma i. De undertransportörer som har hela eller delar av ersättningen kopplad till antalet drifttimmar blir ju direkt ekonomiskt berörda om turer ställs in på grund av bristande passagerarunderlag. Undertransportören är däremot garanterad ersättning för genomförda turer även om

<sup>90</sup> Undertransportören, dvs länstrafikbolagets avtalspart.

<sup>91</sup> Se Falkanger, Konsekutive reiser s. 23 ff.

passagerare helt uteblivit eller varit så få att biljettintäkterna inte motsvarat kostnaderna för transporten. Ett avtal där ersättningen helt eller till avgörande del utgörs av ett fast månadsbelopp är då att anse som ett tidscerteparti. Är ersättningen enbart baserad på timersättning (eller huvudsakligen utgörs av timersättning) är avtalet ett resecerteparti för konsekutiva resor. Att vissa driftsekonomiska funktioner såsom bunker och hamnavgifter ligger hos undertransportören innebär inte att det inte kan vara aktuellt med resecertepartiformen, då detta är sådant som kan regleras i avtalet. Anledningen till att det kan vara av vikt att fastställa avtalsformen för transporterna är att sjölagens reglerna kan tänkas bli tillämpliga på frågor som inte har berörts i avtalet eller som reglerats så bristfälligt att det inte går att lösa en eventuell tvist med stöd av avtalet. Man kan då tänka sig att sjölagen, analogiskt eftersom den bara berör godsbefordran, kunde användas till att komplettera avtalet. Om det inte klart framgår av avtalet vilken form av certeparti parterna har avsett får en tillämplighetsbedömning göras för det specifika avtalet och den specifika frågan som ska besvaras. Någon vidsträckt tillämpning blir det dock knappast tal om, eftersom flertalet regler är klart inriktade på godsbefordring. Några tvingande regler till 14:e kapitlet kan troligen inte ifrågakomma, eftersom alla sådana regler avser godsbefordring. De tvingande reglerna som finns i 15:e kapitlet är givetvis tillämpliga, men dessa rör förhållandet till passageraren.

## 4.3 Praxis

### 4.3.1 Inledning

Här följer en redogörelse för de klausuler om ansvar och försäkringsskydd som finns i de avtal som är skrivna mellan våra länstrafikbolag och deras kontraherade sjötransportörer.

### 4.3.2 Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget äger i stort sett samtliga fartyg som trafikerar deras linjer men utför inte själva transporterna. Ett antal underleverantörer har kontraherats för detta. Den största är systerbolaget Stockholms Sjötrafik AB. Avtal mellan Waxholmsbolaget och underleverantören reglerar även användandet av Waxholmsbolagets fartyg och fördelning av kostnader som härrör från underhåll och reparationer av detta.<sup>92</sup> Avsnittet som rör ansvar och försäkringar inleds med att trafikutövaren *oberoende av vållande* svarar för skador som orsakas tredje man av faktorer hänförliga till trafikutövarens verksamhet som trafikutövare liksom skada som orsakas av fel i material som trafikutövaren hyr eller använder och vilken trafikutövaren har underhållsskyldighet. Enligt avtalet med Waxholmsbolaget skulle alltså trafikutövaren ha ett strikt ansvar för alla skador som kan uppstå i verksamheten. Anknytningen till sjölagen och till allmän skadeståndsrätt känns väldigt vag.

---

<sup>92</sup> Det avtal som refereras här rör Waxholmsbolaget och Gotska Sandö Rederi AB. Avtalet ska dock överensstämma med samtliga avtal som Waxholmsbolaget har med sina underleverantörer enligt Ewa Stenberg Sundqvist på Waxholmsbolaget.



Avsnittet fortsätter sedan i samma stil: Trafikutövaren skall inneha försäkring avseende *tredjemansansvar*. I denna försäkring skall Waxholmsbolaget vara medförsäkrad i de fall där de äger fartyget. Enligt vad jag kan förstå är det en P & I-försäkring eller annan ansvarsförsäkring rörande ansvaret *gentemot tredje man* som avses. Formuleringen kunde ha varit tydligare. Trafikutövaren ska även ha försäkring avseende rånrisk och förmögenhetsbrott. Detta krav på försäkringsskydd är inte heller närmare specificerat.

Trafikutövaren ska svara för handläggningen av krav från tredje man oavsett om de riktas mot honom eller mot Waxholmsbolaget eller Waxholmsbolagets fartyg samt för handläggning av försäkringsfall. Waxholmsbolaget har rätt att när som helst ta del av trafikutövarens försäkringsbrev och alla villkor som berör dessa. Finner Waxholmsbolaget brister i trafikutövarens försäkringsskydd är trafikutövaren skyldig att komplettera detta enligt skäliga anvisningar och påpekanden. Kaskoförsäkring tecknas av Waxholmsbolaget.<sup>93</sup>

Avtalet innehåller också en vitesklausul som har karaktären av en kvalitetssäkringsklausul. Vite ska betalas av trafikutövaren om han ej uppfyller de kvalitets-, miljö- och internkontroller som Waxholmsbolaget utför. Vite utgår också om i tidtabellen angivna turer ej verkställs av skäl som inte kan hänföras till *force majeure*. Otillräcklig städning omfattas också av vitesföreläggandet liksom åsidosättande av rapporteringssystem. Vad som är att härleda till *force majeure* finns också specificerat. Det är den vanliga uppräkningsen av faktorer utanför parternas kontroll såsom krig, arbetskonflikt, naturkatastrof, brand m.m. Det närmaste man kommer hårt väder är den nämnda naturkatastrofen (jag hänvisar här till resonemanget kring skaderisker på g a tidtabeller i linjetrafik i stycke 5.2.1).

### 4.3.3 Västtrafik

#### 4.3.3.1 Västtrafik Fyrbodals

Västtrafik Fyrbodals kontraherar sjötransportörer i norra Bohuslän, medan ansvaret för de södra delarna av Bohuslän och Göteborgsområdet ligger hos Västtrafik Göteborg. I avtalen ställer Västtrafik krav på att erforderliga tillstånd för trafiken finns, vilket väl får anses ingå i grundförutsättningarna för rederiverksamhet. De anställda ska också ha erforderlig kompetens att föra båtarna.

Avtalets ansvarsklausul är svårtolkad: ”Trafikföretaget svarar ensam för skada som kan vållas fordon/gods, passagerare eller tredje man och äger ej på grund av denna överenskommelse med GBL<sup>94</sup> söka något åter av vad trafikföretaget såsom ägare till båtarna i trafik som avses i detta avtal kan ha att utgå till passagerare eller tredje man i ersättning för skada på person eller egendom”.

Man använder här ett språk som inte överensstämmer med sjölagens definitioner, då man talar om ansvar på grund av trafikföretagets egenskap av *ägare* till fartygen, och inte såsom redare.

<sup>93</sup> Här bör det påpekas att Waxholmsbolaget äger det aktuella fartyget, och tecknar kaskoförsäkring i egenskap av ägare.

<sup>94</sup> GBL= Göteborgs och Bohusläns Trafik, numera Västtrafik.

Vidare kan inte jag se att ersättning för skada orsakad av dröjsmål finns täckt av denna formulering. I enlighet med avtalsrättsliga principer ska man då söka ledning i partsviljan, och inte bara viljan att inte bli ansvarig för något.

Om trafiken blir försenad och överskrider tiderna som är uppställda i tidtabellen så mycket att det blir till olägenhet för passagerarna och detta inte anses ursäktligt enligt vad som gäller i den här typen av trafik – att en tidtabell är en ambition och inte ett löfte – så kan dröjsmålsskada uppstå. Tidtabellerna dikteras till stor del av länstrafikbolaget, visserligen i samråd med trafikutövaren, men det är länstrafikbolaget såsom huvudman i trafiken som har sista ordet. Att ansvar för dröjsmålsskador helt ska ligga på trafikutövaren då inget är direkt stipulerat i avtalet måste enligt min bedömning anses som felaktigt. Svaret bör ju ligga på den som har störst möjlighet att kontrollera skeendet, och beror då dröjsmålet på något som helt ligger i trafikutövarens kontrollområde borde trafikutövaren bära ansvaret, men beror det på en tidtabell fastlagd av länstrafikbolaget som inte tar hänsyn till problem som normalt kan uppstå under trafikutövandet måste rimligen länstrafikbolaget ta den delen av ansvaret.

Länstrafikbolaget friskriver sig från regresskrav på ersättningar som trafikbolaget betalat ut, men avtalet säger inget om ersättningskrav ställda till länstrafikbolaget som berör trafiken. Eftersom man har ett solidariskt ansvar finns ju möjligheten att den skadelidande vänder sig till länstrafikbolaget – det är väl till och med sannolikt att så kan ske eftersom det är länstrafikbolaget som står för biljettförsäljning och marknadsföring och på alla sätt uppträder som huvudman (vilket det ju också är).

Några krav på försäkringar finns inte i avtalet.

#### 4.3.3.2 *Västtrafik Göteborg*

Avtalet mellan Västtrafik Göteborg och Styrstrafiken innehåller en ansvars klausul som håller ”entreprenören (trafikutövaren) ensam ansvarig för alla skador och förluster, som kan uppstå i samband med dess trafikeringsåtagande för beställaren (Västtrafik), såväl avser skada på egen, passagerare eller tredje man tillhörig egendom liksom personskada å passagerare eller annan tredje man”.

Inte heller här nämns dröjsmål direkt, men det kan väl tänkas falla in under begreppet ”alla skador och förluster” även om man sedan i uppräkningsen nöjer sig med personskada och egendomsskada. Klausulen fortsätter med ett krav på att samtliga ”båtar” ska ha P & I-försäkring. Detta villkor gäller även eventuella underentreprenörer. Vid avtalsbrott av olika slag, såsom avvikelser från användande av angivet fartyg eller bristande underhåll av fartyg (man envisas dock med uttrycket ”båt”) utdöms vite. Detsamma gäller om trafik ställs in.

#### 4.3.4 **Blekingetrafiken**

Blekingetrafikens avtal med de tre sjötransportörer som de har kontraherat innehåller en klausul med ett redovisat ansvar gentemot resenären. Det är trafikutövaren som ”svarar gentemot resenären för att trafikeringsåtagandet fullgörs på ett bra sätt”. Trafikutövaren svarar alltså för alla eventuella ersättningar och skadestånd som kan komma att utgå till resenär till följd av trafikens utövande. Vidare har länstrafikbolaget regressrätt beträffande ersättningar som kan komma att utgå till resenär till följd av trafikens utövande. Det uttrycks så att länstrafikbolaget har regressrätt för ersättningar som länstrafikbolaget efter

trafikutövarens godkännande har betalat ut till ”tredje man som ersättning för skada som vållats gods, passagerare eller tredje man”, liksom vad länstrafikbolaget kan ”ha ådömts att betala ut till följd av trafikens utövande”. Vidare stadgas att länstrafikbolaget inte är ansvarig för skador på trafikutövarens anläggningar och material.

Klausulen efter denna är intressant, då den innehåller ett krav på P & I-försäkring. Det står att trafikutövaren är skyldig att ha ”för trafiken nödvändiga försäkringar. Detta innebär att s k P & I-försäkring eller motsvarande ska finnas”. Varken Blekingetrafiken eller dess trafikutövare verkar att ha tolkat detta med ”motsvarande” som att det skulle vara godkänt med en beloppsbegränsad s k ansvarsförsäkring (se om detta i stycke 5). Vidare står i avtalstexten att länstrafikbolaget äger rätt att granska försäkringsskyddet direkt hos försäkringsbolaget, och att bevis om tecknad försäkring ska visas upp före varje års första utbetalning från Blekingetrafiken till trafikutövaren. ”Inget försäkringsbrev – ingen betalning” är Blekingetrafikens garanti för att trafikutövaren har tillräckliga försäkringar.

#### **4.3.5 Visingsötrafiken**

Visingsötrafikens avtal med länstrafikbolaget innehåller bara reglering av ekonomisk ersättning för vissa kategorier passagerare. I avtalet finns inga bestämmelser om ansvar eller om försäkringar.<sup>95</sup>

#### **4.3.6 Ventrafiken**

Ventrafiken har i likhet med Visingsötrafiken ett avtal som enbart stipulerar om viss ekonomisk ersättning.

---

<sup>95</sup> Uppgifterna grundar sig på telefonsamtal med Jan-Anders Johansson, Visingsötrafiken, Jönköpings kommun.



# 5 Synpunkter

## 5.1 Resevillkor och biljetter

### 5.1.1 Transportavtalet

Passageraren och bortfraktaren ingår ett avtal om transport, men vad detta avtal innehåller är inte alltid helt enkelt att förstå. Avtalet kan ingås muntligt, innan biljetten köps, eller just genom denna transaktion. Trots att passageraren har köpt sin biljett och därmed ingått ett avtal är det inte alltid som avtalens villkor är tillgängliga. Såsom redovisats ovan är det ofta skralt med information på den lilla papperslapp som skall uttrycka transportavtalet. Förenklade former av inkorporering av avtalsvillkor är emellertid en rationaliseringsskäl accepterade vid massavtalslut av det här slaget.<sup>96</sup> Sådana avtal anses ingångna genom konkludent handlande<sup>97</sup>, det vill säga genom att man aktivt handlar på ett vis som indikerar en avsikt att ingå avtal – t ex genom att kliva ombord. För allmänna kommunikationsmedel finns det ett prejudikat som bestämmer just detta: att den som tar allmänna kommunikationsmedel i anspråk anses godta härför gällande befordringsvillkor.<sup>98</sup> Detta gäller dock bara om villkoren inte innehåller oväntade eller särskilt tyngande klausuler.<sup>99</sup> Huruvida detta gäller även sjötransporter är ovisst, då prejudikatet tar sikte på landtransporter.<sup>100</sup>

Att resevillkoren skall vara i överensstämmelse med sjölagens bestämmelser om passagerartransport torde vara självklart, men även om man anser att några kompletteringar till sjölagen inte är nödvändiga kan det vara på sin plats att utforma resevillkor. Sådana har till syfte att klargöra för resenären vilka rättigheter respektive skyldigheter denne har i samband med befordringsavtalet, och kännedom därom underlättar situationen för både resenär och transportör. Besättningen bör givetvis också ha kunskap om villkoren och enkelt kunna hänvisa till dem och vid behov förevisa dem för passageraren. Att villkoren för transporten finns tillgängliga är ett krav som resenären i egenskap av konsument har all rätt att ställa, och att detta efterlevs bland länstrafikbolagens undertransportörer är mer än rimligt med tanke på den samhällsfunktion de innehar.

---

<sup>96</sup> Se Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt s 14.

<sup>97</sup> Se a.a. s 30.

<sup>98</sup> NJA 1973 s 674 *Göteborgs Spårvägar*.

<sup>99</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 3.

<sup>100</sup> Se a.a.s.29.

### 5.1.2 Lämpliga villkor som tillägg till sjölagens bestämmelser

I villkoren kan man definiera vem som är bortfraktare. Man bör dock vara uppmärksam på att definitionen i sjölagen innebär att annan än den som faktiskt utför transporten eller den som anges i villkoren kan anses som bortfraktare och därmed hållas ansvarig för eventuella skador. För att undgå att hållas ansvarig såsom kontraherande transportör måste denne i transportavtalet (biljetten) uttryckligen ange detta och dessutom namnge den som utför transporten.<sup>101</sup>

Utgångspunkten i sjölagen för biljettöverlåtelse är att detta inte får ske om biljetten är utställd till viss person. Denna regel är dock dispositiv, vilket innebär att man dels kan tillåta biljettöverlåtelse, dels kan förbjuda den även om biljetten ej är utställd till viss person, d v s är anonym. I sjölagen är vidare överlåtelse av en anonym biljett ej tillåten om resan är påbörjad. Dessa regler kan det vara lämpligt att ta ställning till så att de utformas till att passa trafikutövaren.

Eftersom passageraravtalet enligt sjölagens bestämmelser är hårt knutet till ett visst fartyg bör rederier inom den verksamhet som här behandlas betinga sig rätten att utföra transporten med annat fartyg än det som angivits på biljetten eller på annan plats (t ex i tidtabellen).

Sjölagen tillåter att passageraren medför resgods i *skälig* omfattning. Någon definition på vad som menas med skäligt bistås man inte med. Här finns det anledning för ett rederi med särskilda behov att formulera var gränsen mellan vad som är resgods och vad som ska anses vara gods för befordran enligt godstransportreglerna. Att i villkoren specificera hur mycket resgods en passagerare får medföra kan vara till nytta t ex för rederier med särskilda problem rörande utrymme för skrymmande gods etc. För passagerarbåtar i skärgårdstrafik är det också lämpligt att förbehålla sig rätten att transportera resgods på däck. Däckslastning av resgods är inte tillåtet i sjölagen, men bestämmelsen är dispositiv och kan alltså upphävas genom avtal eller genom sedvänja. Möjligheten att friskriva sig från ansvar för skador på däckslast föreligger dock inte ifråga om resgods, utan denna möjlighet finns bara för gods som transporteras enligt reglerna för godstransport.<sup>102</sup>

Vad gäller ansvar för skador på levande djur, finns möjlighet att friskriva sig från detta ansvar om djuren transporteras som gods enligt godsavtal och därmed faller under godsbestämmelserna. Denna möjlighet föreligger inte om djuren är att anse som resgods och därmed faller in under bestämmelserna om passagerarbefordran.<sup>103</sup> Om det är direkt olämpligt att medföra djur finns det möjlighet för bortfraktaren att vägra transport med hänvisning till reglerna om farligt gods.

Bortfraktaren har rätt att vägra att ta ombord farligt resgods, och det finns också en rätt att under resan oskadliggöra eller förstöra farligt resgods utan skyldighet att ersätta skadan. Detta gäller även utan särskild hänvisning i befodringsvillkoren men är ett typiskt exempel på sådana bestämmelser i sjölagen som det för informationens skull är mycket lämpligt att infoga i de egna villkoren.

---

<sup>101</sup> Sjölagen 15:30. Se Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran s 147 f.

<sup>102</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 37.

<sup>103</sup> Se a.a. s 28 resp. 37 och 38.

Bortfraktaren ansvarar inte för värdesaker om han inte har tagit emot egendomen för säker förvaring. Om man inte har möjlighet att erbjuda sådan säker förvaring bör man komplettera friskrivningen med denna information.<sup>104</sup>

Deviation (avvikelse från ordinarie resrutt) är enligt sjölagen endast tillåten för att rädda människoliv eller av annan skälig anledning. Detta är en tvingande regel, och ett befodringsvillkor om total deviationsrätt kan ej göras gällande. Deviation p g a väderförhållanden måste anses vara skälig, och en rätt härtill kan vara bra att i informations syfte ange i befodringsavtalet. Säkerhetsaspekten får aldrig hotas av regler i villkor eller i lag. En typisk anledning till deviation i våra farvatten är is, som givetvis också är en skälig anledning.

Vid tillåten deviation förändras inte bortfraktarens ansvarsbild. Vid otillåten deviation blir han dock strikt ansvarig för skador som inträffar om han inte kan visa att de skulle ha inträffat oavsett färdväg.<sup>105</sup> Det begränsade ansvaret i femtonde kapitlet sätts också ur spel vid otillåten deviation, och bortfraktaren får ett obegränsat ansvar för uppkomna skador, t ex dröjsmålsskador.

Reservationer för att få göra ändringar i turlistor och prislistor äger ingen förutsättningslös giltighet. Ändringar som sker före det att passageraren bokar/köper biljett leder vanligtvis inte till några bekymmer, då avtalet grundas på förhållandena vid avtalsslutet.<sup>106</sup> Villkor som tillåter ändringar av väsentliga villkor efter avtalsslutet betraktas troligen av rådande marknadsrättslig praxis såsom oskäliga gentemot konsument.<sup>107</sup>

Rätt att ändra priset efter att avtalet är ingånget ges endast om det finns uttryckliga förbehåll för detta. Allmänt hållna villkor om rätt till kompensation för diverse kostnadsökningar har små förutsättningar att bedömas som skäliga. Rätt att ändra priset föreligger bara rörande kostnadsökningar som man inte har möjlighet att förutse vid avtalsslutet, så som kännbara valutaförändringar, skattehöjningar och allmänna avgifter. Sådana villkor finns i sällskapsresevillkoren, som har utarbetats i samarbete med konsumentverket. Observeras bör att villkoren inte bara föreskriver en rättighet att höja priset om de omnämnda kostnadsökningarna uppstår utan även en skyldighet att sänka priset om motsvarande kostnadsminskningar skulle uppträda.<sup>108</sup>

Rätt att ta ut tilläggsavgift grundas på författning och förekommer endast inom kollektivtrafiken.<sup>109</sup>

Förbehåll för rederiet att få lov att avvisa passagerare på grund av berusning, störande uppförande eller av annan anledning är inte ovanliga. Att avvisa personer som ännu inte har löst biljett renderar inga bekymmer, så vida inte kontraheringsplikt föreligger. Att avvisa en passagerare med biljett som gäller för en viss avgång innebär att man häver avtalet, vilket kräver starka skäl. En trovärdig hänvisning till upprätthållande av säkerheten ombord torde alltid accepteras såsom starka skäl. Att avvisa en passagerare som innehar en biljett som inte är bunden till viss avgång kräver inte lika starka skäl, bortfraktaren

<sup>104</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 39.

<sup>105</sup> Se a.a. s 40.

<sup>106</sup> Se a. a. s 42.

<sup>107</sup> Se a. a. s 42.

<sup>108</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 43.

<sup>109</sup> Se a.a. s 43.

utövar då sin detentionsrätt vilket innebär att bortfraktaren inte behöver fullgöra sina förpliktelser då inte passageraren gör det samma.<sup>110</sup>

Att vägra en passagerare att lösa biljett är bortfraktarens rätt om kontraheringsplikt ej föreligger och om vägran ej är grundad på skäl som är diskriminerande. Avvisande av passagerare på grund av oförmögenhet att utföra resan på grund av handikapp eller liknande är också möjligt, men om bortfraktaren kände till förhållandet vid avtalsslutet kan han ej avvisa passageraren vid ombordstigning. Här gäller det att hålla sig på rätt sida av gränsdragningen mellan säkerhetsfrågor och diskriminerande behandling.

Bestämmelser om avbeställning av biljett och relaterade villkor regleras av länstrafikbolagets biljettpolitik. Om bokning av biljett skulle förekomma är huvudregeln att resan ska betalas oavsett om den utnyttjas eller ej. Om bortfraktaren kan begränsa sin skada för en utebliven resa ska biljettpriset nedsättas till skäligt belopp. Har resenären ett giltigt skäl för att ej genomföra resan (t ex sjukdom) och bortfraktaren har informerats inom rimlig tid bör ej biljettpriset behöva erläggas.

Avbeställningsavgifter förekommer hos en del större rederier, och likaså förekommer möjlighet till ”öppet köp” av biljett. Andra detaljer att ta ställning till är förutsättningarna för att återlösa köpta men ej utnyttjade biljetter, och om man väljer att erbjuda restitution, inom vilken tidsgräns detta är möjligt.<sup>111</sup>

Sjölagen ger bortfraktaren en möjlighet att friskriva sig ifrån det ansvar som annars åligger honom för skador som inträffar före ombordstigning och efter ilandstigning. Eftersom bortfraktarens kontroll över händelser före och efter själva båttransporten ofta kan vara ganska begränsad, är en sådan friskrivning lämplig. Friskrivningar för dröjsmålsskador och följdskador är dock inte förenliga med sjölagen. Sjölagens regler om bevisbörda är indispositiva och försök att förändra ordningen i sjölagen blir därmed fruktlösa.

Personskador och saksador som inträffar i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, brand eller som uppkommit till följd av fel i fartyget lägger bevisbördan på bortfraktaren, och det går inte att avtala bort denna tvingande bestämmelse i sjölagen (15 kap. 20 §).

Sjölagens regler om preskription av anspråk är tvingande, och anger att talan i anledning av skada skall väckas inom två år. Någon bestämmelse om reklamationsfrist finns inte i sjölagen. Passageraren lider ej någon rättsförlust även om han ej har inkommit med sina anspråk inom den sk reklamations tiden, och bortfraktaren kan ej heller undgå sitt lagstadgade ansvar. Krav på skriftlighet anses ej heller giltiga, och en muntlig reklamations ska också leda till behandling av bortfraktaren.<sup>112</sup> Preskriptionstiden bryts genom laga talan i domstol.

Även sjölagens regler om forum är tvingande till sin karaktär, varför en bestämmelse om domstolsbehörighet i villkoren blir onödig. Efter det att tvisten har uppkommit finns det dock möjlighet för parterna att komma överens om annat forum eller om skiljedom.

---

<sup>110</sup> Se Beijer, Passagerarbefordringsrätt s 19.

<sup>111</sup> Se Tiberg/Beijer, Konsumenträttigheter vid personbefordran s 46.

<sup>112</sup> Se a.a. s 50.



## 5.2 Avtalspraxis

### 5.2.1 Ansvarsfördelning i avtalen

Ansvarsfördelningen, som egentligen inte är någon fördelning, går genomgående ut på att trafikutövaren står allt ansvar och länstrafikbolaget inget. Mina invändningar emot detta är redan redovisade: länstrafikbolaget kan inte med nuvarande profilering och biljettsystem där länstrafikbolagen aktivt verkar utåt såsom trafikhuvudmän undgå ansvar i förhållandet till transportkunden. Det solidariska ansvar som finns i sjölagen då en part säljer en resa och en annan utför den måste gälla även för länstrafikbolag. Länstrafikbolagen säljer och marknadsför resorna i eget namn och inte såsom företrädare för undertransportörerna. För att de ska kunna framträda som mellanmän måste detta klargöras för köparen av resan<sup>113</sup>. För att undgå ansvar måste transportföretaget alltså tydligt klargöra vem det är som utför resan och att det är denne som är avtalspart. Detta bör framgå både i marknadsföring och information om den berörda transporten, såsom i tidtabellen och på biljetten. För länstrafikbolag som begagnar sig av lösningar såsom månadskort, så som gäller på många olika linjer och fordonstyper, samt kupongsystem, kräves någon annan lösning för att vara praktiskt genomförbart. Det kan finnas flera olika metoder, men budskapet måste vara lika lättillgängligt för resenären som om det varit utskrivet på biljetten. En möjlig variant är att passageraren mot uppvisande av det i förväg betalda färdbeviset som inte anger mer än giltighetstid och pris (månadskort/kupongkort eller liknande) av besättningsmannen på fartyget får en tilläggsbiljett som anger de för sjötransporterna speciella villkoren. Detta kan vara svårt att genomföra på vissa sträckningar med intensivt resande. Det är möjligt att det går att finna en bra formulering för att med en generell hållen hänvisning på månadskort och andra biljetter göra resenären uppmärksam på att resan utförs av annan än biljettutfärdaren. En sådan lösning uppfyller inte kravet att undertransportören ska vara namngiven, men hänvisningen kan kompletteras med en utförlig beskrivning av var man finner trafikutövarens identitet. Att namnge alla trafikutövare inom biljettens giltighetsområde på densamma är en annan variant som även den kan vara svår att genomföra. Individuella lösningar är en möjlighet då de olika länstrafikbolagen kan stå inför skilda svårigheter i den här frågan både beroende på variationer i mängden undertransportörer inom sjötransporter och olika lösningar på biljetter och betalningssystem.

Innehållet i avtalet med trafikutövaren gäller enbart dessa två parter samröre och kan inte åberopas gentemot tredje man. Att länstrafikbolagen i den relationen hävdar en regressrätt gentemot trafikutövaren är helt i sin ordning beträffande skador som ligger under trafikutövarens kontroll.

Dröjsmålsskador, som är bristfälligt behandlade i avtalen, är väl möjligen en skadetyper som länstrafikbolaget borde ta mera aktivt ansvar för, nämligen i de fall då en alltför hårt driven tidtabell orsakar skador. Det behöver i värsta fall inte bara röra sig bara om dröjsmålsskada – en snäv tidtabell kan i kombination med andra ogynnsamma faktorer vara en direkt orsak till skador och haverier. Detta faktum framgår då man ser på de fartygskatastrofer som drabbat vår del av Europa under de senare åren. Det har rört sig om kombine-

<sup>113</sup> Steneby, Jan, Reseavtalet, Klippan 1981.

rade bil- och passagerarfärjor som skiljer sig från de fartyg som är aktuella i denna studie både avseende storlek och konstruktion, men de gemensamma nämnarna finns också här, bland annat i form av linjetrafik. Katastrofer som de olyckor som drabbade Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star, Jan Heweliusz och Estonia har alla ett inslag av tidspress, då fartygen alla hade en tidtabell att följa. I frågan om Herald of Free Enterprise är det belagt att besättningen informerats om vikten att hålla tidtabellen, och en faktor som möjligen hade betydelse vid Estonias förlisning var farten.<sup>114</sup> Den senaste stora fartygsolyckan drabbade däremot ett fartyg i kustfart, den norska katamaranen Sleipner. Händelsen är ännu alldeles för färsk för att det ska gå att uttala sig om olycksorsaken, även om det lutar åt att det berodde på en felnavigering. Farten hade nog även vid denna olycka en avgörande betydelse i alla fall ifråga om konsekvenserna av grundstötningen. Det finns dock inget som tyder på att fartygets befäl hade valt att hålla en lägre hastighet även om fartyget inte hade en tidtabell att följa. Strax efter denna olycka följde ytterligare ett tillbud som kunde ha fått allvarliga konsekvenser, då Sleipners ersättare Baron gick på grund och fick en spricka i skrovet. Debatten om kustfartygens säkerhet lär pågå i Norge ett tag, men då man ser till svenska förhållanden bör man ha i åtanke att de norska fartygen håller i stort sett dubbelt så hög fart som de svenska kustfartygen. Lärdom kan dock tas av vikten att i första hand tänka på säkerheten och i andra hand på tidtabellen, oavsett fartygsstorlek och linjesträckning.

En gammal Kusterskeppare, Bertil Williamsson, hade alldeles egen syn på tidtabeller. ”Vi kommer när vi kommer” var hans replik då någon kommenterade avvikelserna från den angivna tidtabellen. Säkert frustrerande för väntande passagerare, men kanske befrämjande för säkerheten?

Avtal med inslag av sk kvalitetsincitament kan också bli en faktor i säkerhets- och ansvarsdiskussionen.<sup>115</sup> Ett sådant avtal kan t ex gå ut på att de sista 10 % av den avtalade ersättningen till trafikutövaren endast betalas ut om denne uppfyller kvalitetskraven i fråga om nöjda resenärer. Utfallet bedöms bl. a genom en kundenkät som de resande fyller i. För att få hela ersättningen utbetald kunde det krävas att en viss procentandel av de resande är mycket nöjda med trafikutövarens prestation. Mitt resonemang om hur detta kan ha en negativ inverkan på säkerhetstänkandet ombord baserar sig på antagandet att resenären är mån om att tidtabellen efterlevs. Om förseningar innebär att färre resenärer är nöjda kan trafikutövaren få en direkt ekonomisk press att prioritera tidtabellen istället för att anpassa sin hastighet till de rådande förhållandena.

Kvalitetsincitament finns även i avtalen i form av vitesföreläggande.<sup>116</sup>

Tidtabellens efterlevnad ingår i förteckningen av funktioner som straffas med vite vid brister. Denna form upplever jag dock som bättre än det ovanstående med passagerarenkäter då situationerna bedöms av sakkunniga personer vilket torde leda till en mera objektivt hållen bedömning. Risken för att en trafikutövare som prioriterar säkerhet ska straffas ekonomiskt bedömer jag vara mindre vid detta förfarande. Om trafikutövaren gör samma bedömning som jag är också risken att säkerheten åsidosätts av ekonomiska skäl betydligt mindre.

---

<sup>114</sup> Se Honka, Hannu, Questions on maritime safety and liability, especially in view of the Estonia disaster, i Essays in honour of Hugo Tiberg s 351 ff.

<sup>115</sup> Beskrivningen utav denna förekomst baserar sig på Västtrafiks nya avtal.

<sup>116</sup> Waxholmsbolaget, Västtrafik Göteborg.

Vidare tycker jag att det kan vara lämpligt att man använder en terminologi som stämmer överens med lagstiftningens på det berörda området för att försäkra sig om att de egentliga avsikterna speglar sig i avtalet. Menar man t ex att undertransportören ska vara ansvarig endast för de skador som hänför sig till hans roll som *ägare* av fartyget och inte den som redare?

Närmast en ordningssak är att man bör benämna fartyg som fartyg och inte som båtar (om det nu inte rör sig om båtar - som är mindre än 12 meter långa och smalare än 4 meter – men jag betvivlar detta).

### 5.2.2 Försäkringar

Med konstaterandet att länstrafikbolaget kan bli ansvarigt för skador som inträffar i undertransportörens trafikutövande väcks funderingen hur ett länstrafikbolag ska undvika betalningsanspråk för sådana skador. Det absolut viktigaste att se till är att det finns relevanta försäkringar hos trafikutövaren. För passagerarfartyg finns det egentligen bara en försäkring som kan komma ifråga, förutom vanlig kaskoförsäkring, och det är den heltäckande ansvarsförsäkringen som går under beteckningen P & I (Protection & Indemnity). En P & I-försäkring täcker det ansvar som kan uppstå för person-, sak- eller ekonomiskt ansvar som har direkt anknytning till fartygets drift. Den täcker alltså inte redarens verksamhet i sin helhet utan bara ansvar som direkt berör fartyget. Det finns andra så kallade ansvarsförsäkringar på marknaden också, men till skillnad från en P & I-försäkring är dessa ansvarsförsäkringar beloppsbegränsade, och det maximala ersättningsbeloppet ligger långt under den ansvarsbegränsning som sjölagen sätter upp. Om man till äventyrs nöjer sig med en sådan ansvarsförsäkring och en stor olycka skulle inträffa, så krävs det inte mycket fantasi för att föreställa sig att ett litet rederi inte har resurser att täcka upp bristerna i försäkringstäckning. Om konkursen således blir ett faktum återstår för de skadelidande att vända sig till den part som är solidariskt ansvarig med redaren – länstrafikbolaget.

Att se till att samtliga fartyg som seglar för länstrafikbolagen har en P & I-försäkring är alltså det första steget för att rädda dem undan obehagliga överraskningar. Vikten av att ha stabila samarbetspartners med solid ekonomi och stor kompetens på området står också klar då det gäller att undvika skador där ansvarsituationer uppstår.

Det kanske också finns möjlighet för länstrafikbolaget att bli medförsäkrad i redarens P & I-försäkring.<sup>117</sup> Som medförsäkrad åtnjuter man samma försäkringsskydd som den huvudförsäkrade i fråga om ansvar för skada som uppstår i samband med fartygsdriften. Frågan om medförsäkring avgörs av P & I-klubben efter ansökan. Det är dock sällsynt med medförsäkring för andra tredjemansintressen än pantinnehavarens, och det krävs särskilda omständigheter för att försäkringsgivaren ska acceptera medförsäkring. Begränsade benefit-klausuler<sup>118</sup> kan dock accepteras.<sup>119</sup>

Den medförsäkrade är ofta någon med mycket stark anknytning till den försäkrade, t ex ett dotterbolag, moderbolag eller på annat vis besläktat företag. Den som chartrar ett

<sup>117</sup> Se t ex Gard Rules 1999, Rule 78 och Skuld Rules 1999, § 45 samt appendix 2. Gard och Skuld är två stora norska P & I-klubbar.

<sup>118</sup> Klausuler där tredje man får åtnjuta försäkringstagarens skydd.

<sup>119</sup> Braekhus/Rein, Håndbok i P & I-forsikring s 318-319.

fartyg kan också ingå i försäkringsskyddet. Länstrafikbolagens avtal med sina undertransportörer är ju en typ av certepartier även om dessa termer aldrig nämns.

Bland våra länstrafikbolag fanns det några som krävde P & I men andra som inte nämnde försäkringar över huvudtaget. De som inte nämnt försäkringar visade sig tro att de inte kunde bli ansvariga för några skador ombord på fartygen. Här tror man alltså på fullt allvar att man kan sälja en resa och sedan inte på något vis vara ansvarig gentemot köparen för hur resan utförs.

Något standardavtal för länstrafikbolagens upphandling finns inte, och ännu mindre finns det något standardavtal för upphandling av just sjötransporter. Det finns däremot ett standardavtal för transport- och entreprenadtransport – inte persontransporter – som har utarbetats av Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Åkeriförbundet och Maskinentreprenörerna.

Avtalet heter TEKAB 90, och i detta avtal finns det specificerat vilka försäkringar som måste finnas hos entreprenören. För fordon som inte är trafikförsäkringspliktigt ska det finnas en ansvarsförsäkring och entreprenören ska även ha en företagsförsäkring. Försäkringarnas ersättningsbelopp är angivna för att vara relevanta för verksamheten. Kommunen har rätt att företa syn av försäkringsbevis. Om försäkring saknas har kommunen rätt att teckna försäkring på entreprenörens bekostnad. Jag tycker att detta är en intressant parallell till det ovanstående. Kanske är ett standardavtal utarbetat av t ex partsrepresentanterna SWEREF och SLTF en smidig lösning för att få ändamålsenliga och korrekta avtal mellan länstrafikbolag och trafikutövarna.

## 6 Sammanfattning

Rättsreglerna i sjölagens 15 kapitel reglerar förhållandet mellan passagerare och bortfraktare. Då begreppet bortfraktare avser den som ingått avtal om transport är det inte enbart den utförande transportören som berörs av rättsreglerna utan även den som säljer resan och utfärdar transportavtalet – biljetten.

Länstrafikbolagen säljer resor och utfärdar biljetter för transporter som utförs av undertransportörer. De är därmed bortfraktare. Länstrafikbolagen blir då enligt sjölagens 15 kap. ansvariga för skada som kan uppstå i samband med dessa fartygstransporter. För att undvika detta ansvar, som enligt sjölagens 15 kap.

25 § bärs solidariskt med undertransportören, måste länstrafikbolaget i transportavtalet uttryckligen frånskriva sig ansvaret och där också namnge den undertransportör som utför resan (sjölagen 15 kap. 30 §).

Biljetterna eller de s k färdbevisen som länstrafikbolagen begagnar sig av är inte utformade för sjötransporter. Avtalsvillkor saknas och oftast finns ej heller hänvisning till separata befodringsvillkor. Länstrafikbolagen har inte begagnat sig av möjligheten att friskriva sig från sitt ansvar enligt 15 kap. genom att på biljetten uttrycka detta och namnge den utförande transportören.

I den mån resevillkor finns har jag funnit dem otillfredsställande både för länstrafikbolag och resenär. De resevillkor som existerar är av varierande kvalitet, och i flera fall saknas de helt och hållet. Generellt kan sägas att länstrafikbolagen har underlåtit dels att ge konsumenterna relevant information, dels att utnyttja de friskrivningsmöjligheter som sjölagen erbjuder. Detta gäller inte enbart den ovan nämnda möjligheten att lägga ansvaret på undertransportören utan även att friskriva sig från ansvar för skador före ombordstigningen och efter ilandstigningen. Den sistnämnda friskrivningen finns dock hos en del av undertransportörerna som har utformat egna befodringsvillkor. I resevillkoren kan det också vara lämpligt att informera om tillåten mängd resgods, om rutiner rörande farligt gods samt om ordningsregler ombord. Däremot har utförligheten och tillgängligheten av länstrafikbolagens biljettbestämmelser befunnits vara tillfredsställande. Resevillkorens tillgänglighet är en viktig aspekt, då det är av avgörande betydelse att passageraren har möjlighet att ta del av resevillkoren för att de ska få tillämplighet.

Enligt min bedömning behöver länstrafikbolagen utforma ett nytt biljettsystem som i kombination med för verksamheten anpassade befodringsvillkor ger en tydlig reglering av verksamheten till gagn för alla inblandade.

Avtalen mellan länstrafikbolagen och undertransportörerna är förvånansvärt torftiga. Att begagna sig av avtal med relevanta bestämmelser som tar hänsyn till gällande lagstiftning är ingen självklarhet i den här verksamheten. Länstrafikbolagen försöker undgå sitt ansvar mot passageraren genom klausuler i avtalet med undertransportören, vilket är fruktlöst, då detta måste ske i avtalet med passageraren.

Länstrafikbolagen bör ställa krav på undertransportörens försäkringsskydd genom att kräva och kontrollera förekomster av P & I-försäkring för de fartyg som utför person-

transporter. Länstrafikbolagen kan också undersöka möjligheterna att få bli medförsäkrade i undertransportörens P & I-försäkring hos den aktuella P & I-klubben.

# 7 Källförteckning

## Litteratur:

- Beijer, Anders, Passagerarbefordringsrätt – En nordisk översikt, Stockholm 1995
- Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt, 5 uppl., Stockholm 1991
- Blom, Birgitta, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, Stockholm 1985
- Braekhus, Sjur och Rein, Alex., Håndbok i P & I forsikring, 2 uppl, Arendal 1979
- Falkanger, Thor och Bull, Hans Jacob, Innføring i sjörett, Oslo 1993
- Falkanger, Thor, Konsekutive reiser, Oslo 1965
- Grönfors, Kurt, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran, Stockholm 1987
- Gorton, Lars, Transporträtt, Stockholm 1996
- Honka, Hannu, Questions of maritime safety and liability – especially in view of the Estonia disaster, Essays in honour of Hugo Tiberg, Stockholm 1996
- Michelet, Hans Peter, Håndbok i tidsbefraktning, Oslo 1997
- Poland, Simon och Rooth, Tony, Gard Handbook on P & I Insurance, 4 ed., 1996,  
[www.gard.no/publications/handbooks/Handbook\\_PandI/](http://www.gard.no/publications/handbooks/Handbook_PandI/)
- Sisula-Tulokas, Lena, Dröjsmålskador vid passagerartransport, Helsingfors 1985
- Steneby, Jan, Reseavtalet, Klippan 1981
- Sundberg, Jacob W.F., Om flygbiljett i Två transporträttsliga uppsatser, Stockholm 1963
- Tiberg, Hugo och Beijer, Anders, Konsumenträttigheter vid personbefordran, Nordiska ministerrådets skriftserie 1993:7
- Wetterstein, Petter, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, Åbo 1980
- Skuld Statutes and Rules 2000, Assuranceforeningen Skuld, Oslo
- Tekab 90 – Upphandling av transport och entreprenadtjänster för den kommunala sektorn. Sv. Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Sv. Åkeriförbundet och Maskinentreprenörerna, Stockholm 1990.
- Sveriges redareförening, Transportvillkor vid transport av passagerare och resgods med avgångs- eller bestämmelseort i Sverige (färjevillkoren) 1980
- Gard Statutes and Rules 1999, [www.gard.no/publications/statuesandrules/](http://www.gard.no/publications/statuesandrules/)
- Joint Accident Investigation of Estonia, Finland and Sweden: Final report on the capsizing on 28 september 1994 in the Baltic Sea of the ro-ro passengervessel  
MV Estonia. [www.edita.fi/aib\\_finland/estoneng/](http://www.edita.fi/aib_finland/estoneng/)

## Offentligt tryck

Prop. 1973:137

Prop. 1996/97:115

## **Rättsfall**

NJA 1967 s 451

NJA 1973 s 674

NJA 1974 s 1

NJA 1981 S 412

## **Muntliga källor**

Märta-Lena Schwaiger, Svenska Lokaltrafikföreningen

Lennart Haglund, Haglund Shipping

Eva Stenberg-Sundqvist, Waxholmsbolaget

Claes Pettersson, Waxholmsbolaget

Jan-Anders Johansson, Visingsötrafiken, Jönköpings Kommun

Ove Falck, Blekinge Länstrafik

Björn Boström, Ventrafiken

Kalle Kaljusaar, Västtrafik

Mikael Stjernberg, Västtrafik

Håkan Eriksson, Koster Marin

Mats Norling, Styröbolaget

Olle Samuelsson, Lysekils Hamn



---

**En konkurrensrättslig granskning...**

av Kommissionens beslut 1999/329/EEC International

Group of P & I Clubs

Av Jur.kand. Martin Tideström

---

Examensarbete i civilrätt, 20 p

Vid Uppsala universitet

Handledare: JD Johan Schelin



# Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>117</b>
<b>1.1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>117</b>
<b>1.2</b>	<b>Syfte.....</b>	<b>118</b>
<b>1.3</b>	<b>Disposition.....</b>	<b>119</b>
<b>1.4</b>	<b>Avgränsningar .....</b>	<b>120</b>
<b>1.5</b>	<b>Metod och material.....</b>	<b>121</b>
1.5.1	Något om osäkerheten i att tillämpa konkurrensrättslig praxis .....	121
1.5.2	Något om partsinlagor .....	121
<b>2</b>	<b>P&amp;I-FÖRSÄKRINGEN, KLUBBARNNA OCH IG .....</b>	<b>122</b>
<b>2.1</b>	<b>Allmänt om P&amp;I-försäkringen.....</b>	<b>122</b>
<b>2.2</b>	<b>P&amp;I-klubbarna .....</b>	<b>123</b>
<b>2.3</b>	<b>Samarbetet genom IG .....</b>	<b>124</b>
2.3.1	Pooling Agreement .....	125
2.3.2	International Group Agreement.....	126
<b>3</b>	<b>EG:S KONKURRENSRÄTT .....</b>	<b>127</b>
<b>3.1</b>	<b>Grundläggande materiella regler .....</b>	<b>127</b>
<b>3.2</b>	<b>Centrala procedurreglar .....</b>	<b>128</b>
<b>3.3</b>	<b>Artikel 81(1) – förbudet mot konkurrensbegränsande förfaranden.....</b>	<b>129</b>
3.3.1	Samarbetskriteriet.....	129
3.3.2	Samhandelskriteriet .....	130
3.3.3	Konkurrensbegränsningskriteriet .....	130
3.3.4	Märkbarhetskriteriet .....	132
<b>3.4</b>	<b>Artikel 81(2) - Ogiltighetsstadgandet.....</b>	<b>132</b>
<b>3.5</b>	<b>Artikel 81(3) - undantaget.....</b>	<b>132</b>
3.5.1	Det första positiva kriteriet .....	132
3.5.2	Det andra positiva kriteriet.....	133
3.5.3	Det första negativa kriteriet.....	133
3.5.4	Det andra negativa kriteriet.....	133
<b>3.6</b>	<b>Principen om accessoriska begränsningar .....</b>	<b>133</b>
3.6.1	Pronuptia och andra avgöranden .....	135
3.6.2	Gøttrup-Klim.....	136
<b>3.7</b>	<b>Några ytterligare ord om nödvändighetsbedömningen .....</b>	<b>137</b>
<b>4</b>	<b>BAKGRUNDEN TILL BESLUTET .....</b>	<b>139</b>
<b>4.1</b>	<b>Undantagsbeslutet 1985.....</b>	<b>139</b>

<b>4.2</b>	<b>Processen inför beslutet 1999 .....</b>	<b>140</b>
<b>5</b>	<b>BESLUTET 1999.....</b>	<b>143</b>
<b>5.1</b>	<b>Beslutet i sammandrag .....</b>	<b>143</b>
<b>5.2</b>	<b>Vissa gemensamma bedömningar .....</b>	<b>144</b>
<b>6</b>	<b>DEN GEMENSAMMA TÄCKNINGSNIVÅN .....</b>	<b>145</b>
<b>6.1</b>	<b>Beslutet.....</b>	<b>145</b>
<b>6.2</b>	<b>Granskning .....</b>	<b>145</b>
<b>6.3</b>	<b>Kommissionens svängning i processen .....</b>	<b>146</b>
6.3.1	Den gemensamma täckningsnivån .....	146
6.3.2	Storleken av täckningen.....	147
<b>7</b>	<b>TARIFFERINGSREGLERNA I IGA .....</b>	<b>149</b>
<b>7.1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>149</b>
<b>7.2</b>	<b>Konkurrensbegränsningsbedömningen.....</b>	<b>149</b>
7.2.1	Beslutet .....	149
7.2.2	Granskning.....	150
<b>7.3</b>	<b>Nödvändighetsbedömningen .....</b>	<b>152</b>
7.3.1	Beslutet .....	153
7.3.2	Granskning.....	153
<b>7.4</b>	<b>Undantag jämlikt artikel 81(3).....</b>	<b>155</b>
7.4.1	Beslutet .....	155
7.4.2	Granskning.....	156
7.4.3	Svängningen från SO.....	158
<b>8</b>	<b>BESLUTETS INNEBÖRD FÖR IG .....</b>	<b>160</b>
<b>8.1</b>	<b>Beslutets innebörd för IG .....</b>	<b>160</b>
<b>8.2</b>	<b>Framtiden.....</b>	<b>161</b>
<b>9</b>	<b>SAMMANFATTNING.....</b>	<b>163</b>
<b>9.1</b>	<b>Poolavtalet.....</b>	<b>163</b>
<b>9.2</b>	<b>International Group Agreement .....</b>	<b>164</b>
<b>9.3</b>	<b>Generella problem .....</b>	<b>164</b>
	<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING .....</b>	<b>166</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Protection and Indemnity-försäkringen - eller P&I-försäkringen - är den centrala ansvarsförsäkringen i sjöfartsförhållanden. Försäkringen erbjuds vanligtvis genom ömsesidiga föreningar kallade P&I-klubbar vari redare samarbetar om kravfördelning och inköp av reassurans. Genom att samtliga redare i en klubb delar på betalningsansvaret för de krav som riktas mot var och en av dem minskar risken att någon enskild skall knäckas av stora krav.<sup>1</sup> Då klubbarna ofta är stora och uppnår en god riskspridning blir den andel av kraven som varje redare skall betala någorlunda förutsebar och redarnas förutsättningar att driva sina verksamheter på affärsmässigt gynnsamma sätt ökar. Klubbarna drivs i huvudsak utan syfte att generera något överskott.

Ungefär 90 % av världens oceangående tonnage är ansvarsförsäkrat i någon av de 13 klubbar som tillsammans utgör The International Group of P&I Clubs (IG).<sup>2</sup> Inom IG samarbetar de deltagande klubbarna om kravfördelning - i princip på samma sätt som sker mellan redarna inom varje klubb - och om införskaffande av kommersiell reassurans. På grund av samarbetets omfattning uppnås en större riskspridning och genom IG kan därför erbjudas långt högre nivåer av täckning än vad som är möjligt i varje individuell klubb. I dagsläget erbjuder IG:s medlemsklubbar en ansvarstäckning som uppgår till maximalt ca 4,25 miljarder USD för varje enskilt krav. P&I-försäkring med så hög täckning kan inte tecknas hos någon aktör utanför IG:s samarbete.

Då sjöfarten är en riskfylld näring och ansvarskrav ofta kan bli mycket stora är effektiva och väl fungerande försäkringssystem av fundamental betydelse. Den höga nivån av täckning och den väl utvecklade organisationen för kravhantering och utbetalningar som IG ger utgör en stor trygghet för inblandade i ansvarssituationer. Flera sjörättsliga konventioner och regleringsförslag är direkt baserade på samarbetets fortsatta existens och på de nuvarande principerna för kostnadsfördelning och reassurans.<sup>3</sup> Att skadestånd verkligen kan utkrävas är också grundläggande för funktionen av sjörätten i stort, och många av de avtal, lagar och konventioner som reglerar sjöfarten skulle riskera att mista sin betydelse om sanktionerna för dess efterlevnad inte var verkligt garanterade.

Genom ömsesidigheten och de krav på förtroende mellan de samarbetande klubbarna denna ställer har utvecklats ett stort mått av enhetlighet inom systemet. Bland annat till-

---

<sup>1</sup> Naturligvis är principerna för kravfördelning noggrannt reglerade och långt mer nyanserade än vad som framgår här, men detta är huvudprincipen. Senare skall redogöras mera ingående för samarbetets former.

<sup>2</sup> De olika medlemsklubbarna har säten i Sverige, Norge, Luxemburg, Storbritannien, Bermuda, USA respektive Japan. Några av klubbarna har närbesläktade juridiska personer som också undertecknat IG:s avtal.

<sup>3</sup> Gamborg i Marfus 1998, s 19.

lämpar klubbarna många gemensamma eller likvärdiga regler, t.ex. i samband med skadereglering och avgiftsuttag.

Några av dessa gemensamma regler har ifrågasatts utifrån EG:s konkurrensrätt. Ett av samarbetets viktigaste avtal underkastades Kommissionens granskning 1985. Vissa av dess bestämmelser bedömdes ha en konkurrensbegränsande effekt, men då förutsättningarna härför ansågs uppfyllda beviljades avtalet undantag i tio år. I anledning av att IG för några år sedan ansökte om undantagets förnyande har Kommissionen nyligen granskat IG:s kravfördelade samarbete på nytt. Ett beslut meddelades i april 1999, och det är detta som är föremål för uppsatsen.

Beslutet och processen inför dess fattande innehöll två huvudfrågor.<sup>4</sup> Den ena av dessa hänförde sig till den gemensamma täckningsnivå klubbarna erbjuder och resulterade i att det s.k. Poolavtalet i vilket reglerna om denna ingår beviljades icke-ingripandebesked. Den andra huvudfrågan rörde ett annat av IG:s avtal - International Group Agreement - och dess bestämmelser som förbjuder en klubb att under vissa förutsättningar åsätta ett skepp lägre premie än det hade i den klubb där det tidigare var försäkrat i, eller där dess ägare har sina andra skepp försäkrade, under det första året då skeppet i fråga tillhör den nya klubben. Kommissionen ansåg att samarbetet till följd av denna reglering stred mot förbudet mot konkurrensbegränsande förfaranden i Romfördragets artikel 81(1) men kom fram till att det uppfyllde förutsättningarna för undantag jämlikt artikel 81(3),<sup>5</sup> och det beviljades undantag i ytterligare tio år.

Det fattade beslutet är mycket viktigt för IG och därigenom för stora delar av världens sjöfart. Det innehåller också många rättsligt intressanta spörsmål. Kommissionen har bedömt ett stort, mångfacetterat och i vissa aspekter unikt samarbete och därvidlag ställts inför frågor på vilka konkurrensreglerna inte alltid är enkelt och tydligt tillämpbara. Med utgångspunkt i gällande konkurrensrätt och mot bakgrund av den omfattande processen inför beslutet och mot det tidigare meddelade undantagsbeslutet framstår Kommissionens bedömningar inte alltid som lätta att följa. Oavsett hur komplicerade bakomliggande omständigheter än är så skall Kommissionens ställningstaganden naturligtvis alltid vara rättsligt riktiga och väl underbyggda, och det har därför synts mig mycket spännande att granska beslutet och försöka bedöma huruvida så verkligen är fallet.

## 1.2 Syfte

Mitt syfte med denna uppsats är att granska Kommissionens beslut, och i den utsträckning den varit av betydelse genom att påverka utformningen av samarbetet eller beslutets resonemang också processen inför beslutets fattande. Granskningen skall göras utifrån EG:s konkurrensrätt och mot bakgrund av de faktiska omständigheterna kring P&I-klubbarnas verksamheter och de argument och synsätt som förts fram i processen.

En första målsättning med granskningen är att försöka förklara Kommissionens tankegångar. Såväl själva beslutet som det samarbete det rör och de olika händelser och argu-

---

<sup>4</sup> För enkelhets skull kommer jag senare i uppsatsen gemensamt benämna beslutet och processen som "ärendet".

<sup>5</sup> EG:s viktigaste konkurrensregler – artiklarna 81 och 82 i Romfördraget - var före Amsterdamfördragets ikraftträdande numrerade 85 och 86. För att underlätta läsningen av uppsatsen kommer jag genomgående att använda den nuvarande numreringen.

ment som påverkat dess utformning är omfattande och många gånger flerbottnade. För att sedan kunna utvärdera beslutet är det därför viktigt att noggrant belysa dessa.

Vid tillämpningen av den konkurrensrätt som ligger till grund för avgörandet måste många komplicerade juridiska och ekonomiska bedömningar göras, och dessa kan rymma flera tänkbara slutsatser utifrån de aktuella omständigheterna. Kommissionens och IG:s ståndpunkter kring några av dessa bedömningar går markant isär - vilket i och för sig kanske inte är så anmärkningsvärt - men det faktum att Kommissionen i sitt agerande visar en viss osäkerhet inför regeltillämpningen väcker naturligtvis intresse. I flera av sina viktiga resonemang är Kommissionen inte heller så tydlig som kunnat önskas, och många relevanta omständigheter och argument lämnas outhärdade. Beslutet rymmer således flera oklarheter och svagheter och det är min andra målsättning att belysa, utreda och så långt det är möjligt utvärdera dessa.

En tredje målsättning med granskningen är att åskådliggöra vilka följder beslutet får för IG och dess samarbete och vad som kan komma att gälla i framtiden.

### 1.3 Disposition

Uppsatsen är disponerad på följande sätt.

Kapitel 2, 3 och 4 syftar till att ge en bakgrund inför granskningen. I kapitel 2 beskrivs P&I-försäkringen, klubbarna och samarbetet inom IG. Det är min målsättning att här ge en orientering om P&I-försäkringen, att förklara varför klubbarna ser ut och fungerar som de gör idag och hur det kommer sig att de samarbetar samt att beskriva IG:s struktur och viktigaste avtal. Kapitel 3 omfattar EG:s konkurrensrätt. Jag beskriver här inledningsvis de grundläggande materiella reglerna och de viktigaste stegen i en undantagsprocess för att sedan mera ingående belysa den för beslutet viktiga artikeln 81 i Romfördraget. I samband med genomgången av artikelns olika delar görs särskilda fördjupningar i principen om accessoriska begränsningar och i det nödvändighetsbegrepp som kommer visa sig vara centralt för bedömningen av samarbetet och därmed granskningen av beslutet. För att ge en bakgrund till själva beslutet ägnar jag kapitel 4 åt en kortare genomgång av undantagsbeslutet från 1985 och ett sammandrag av processen inför det granskade beslutet. Syftet med detta är att förklara bakgrunden till samarbetet såsom det såg ut inför den aktuella processen och klubbarnas inställning och också att visa på Kommissionens synsätt som, vilket sedan skall belysas i granskningen, kommit att ändras i flera viktiga aspekter.

Kapitlen 5, 6, 7 och 8 behandlar beslutet. I kapitel 5 redogör jag för huvuddragen i beslutet och nämner också några ord om de grundläggande ställningstaganden Kommissionen gjort och som inte varit föremål för nämnvärda diskussioner. Kapitel 6 ägnas åt en genomgång och granskning av den ena av beslutets två huvudfrågor – Poolavtalets bestämmelse om att klubbarna skall erbjuda en gemensam täckningsnivå. Bedömningen resulterade härvidlag i ett icke-ingripandebesked, vilket var vad IG hoppats på. Resonemanget i beslutet och Kommissionens agerande i processen innehåller dock några intressanta spörsmål som skall synas närmare. I kapitel 7 granskar jag Kommissionens beslut rörande de regler i International Group Agreement<sup>6</sup> som begränsar klubbarnas möjligheter att konkurrera prismässigt med varandra och som utgör beslutets andra huvudfråga.

---

<sup>6</sup> International Group Agreement benämns nedan IGA.

För att åskådliggöra resonemanget bakom beslutet beskriver och undersöker jag det utifrån de steg som gällande rätt föreskriver. Kommissionens resonemang väcker vissa frågor och jag skall försöka fördjupa mig i de viktigare av dessa. I kapitel 8 beskriver jag sedan den innebörd beslutet har för IG och ägnar några ord åt vad jag tror om ärendets framtid. I ett sista kapitel skall jag sedan sammanfatta de frågor som uppkommit i min granskning av beslutet och kort utvärdera Kommissionens agerande i ärendet från dessa.

## 1.4 Avgränsningar

Syftet med uppsatsen är som framhållits att göra en konkurrensrättslig granskning av i första hand det fattade beslutet. Många av de frågeställningar och områden som aktualiseras i uppsatsen – och som annars lämpat sig väl för problematisering och analys – måste avgränsas till vad som är av direkt intresse för detta syfte.

Bakgrundsdelarna syftar i huvudsak till att ge en orientering om klubbarna och IG och en något mer ingående beskrivning av den konkurrensrätt som berörs. Många i sig intressanta frågor och problemställningar skall lämnas åt sidan och större fördjupningar bara göras i sådant av direkt relevans för senare diskussion och analys. Frågeställningarna kring principen om accessoriska begränsningar, för att ta ett exempel, är i vissa avseenden outredda och skulle förtjäna en mer ingående granskning. Utrymmet medger emellertid inte detta, och jag kommer därför att begränsa mig till att redogöra för huvuddragen såsom de framgår av praxis och juridisk doktrin.

Beskrivningen av händelseförloppet fram till beslutet begränsas till de viktigare händelserna och argumenten. Bara Kommissionens och IG:s skrivna inlagor uppgår till många hundra sidor och vid sidan av dessa har mycket annat anförts. Parterna har överöst varandra med argument - varav en inte obetydlig andel varit utan nämnvärd relevans - i olika delfrågor i många olika sammanhang och att åskådliggöra allt som förts fram skulle kräva alltför mycket utrymme. Avgörande härvidlag har varit ifall omständigheterna påverkat beslutets innehåll eller samarbetets utformning, och annat lämnas därhän.

Även i själva beslutet är resonemangen många gånger alltför utförliga för att återges till fullo. Där behandlas förutom de två nämnda huvudfrågorna även ett antal mindre frågor - bl.a. diskuterades vissa specialregler för tariffiering av tankers och några mindre procedurer inom samarbetet - men dessa kommer inte att behandlas, då de inte synes ha upplevts som problematiska från endera sidan. Av samma anledning avstår jag från att beröra den diskussion som förts kring samarbetets förenlighet med Romfördragets artikel 82.

Det har varit min målsättning att göra granskningen av beslutet så ingående som möjligt. I samband med dess slutsatser aktualiseras dock några intressanta frågeställningar som jag kommer behandla kort eller helt lämna åt sidan på grund av deras bristande relevans för uppsatsens syfte. En sådan är frågan om beslutets betydelse som praxis inom konkurrensrätten - att diskutera ifall beslutets bitvis oklara resonemang och svaga kopplingar till befintliga principer för dessa framåt på något sätt skulle kanske inte vara av någon större betydelse härvidlag. Av samma anledning skall jag inte heller diskutera vad en hypotetisk prövning av Kommissionens beslut skulle kunna medföra.

Att se på beslutet mot bakgrund av EU:s policy i sjöfartsfrågor och ställningstaganden i andra maritima sammanhang - som exempelvis linjekonferenser - vore likaså intressant.



Min fokusering ligger dock på beslutets rättsliga aspekter och en sådan diskussion hör därför inte hit.

Granskningen kommer enbart att grunda sig på EG:s konkurrensregler. Vad gäller EU och EG-rätten använder jag mig huvudsakligen av benämningen EG, eftersom min framställning främst berör det ekonomiska samarbetet som är att hänföra till den första pelaren.

## **1.5 Metod och material**

Som underlag för uppsatsen har jag i första hand använt Kommissionens undantagsbeslut från 1999 och parternas inlagor i processen och i andra hand litteratur kring P&I-försäkringen och klubbarna, mål och avgöranden från EG:s Domstolar och Kommissionen samt litteratur i dessa frågor. Jag har även tagit stöd av medias rapportering och genomfört intervjuer med företrädare för IG och en av de deltagande klubbarna för att komplettera det många gånger sparsamma skriftliga material som funnits tillgängligt under processens gång.

### **1.5.1 Något om osäkerheten i att tillämpa konkurrensrättslig praxis**

Det finns inom EG:s konkurrenspraxis inget mål eller avgörande med samma eller mycket snarlika förutsättningar som de som är för handen. Undantagsbeslutet år 1985 rörde visserligen IG:s samarbete, och då bedömdes bl.a. nödvändigheten av tarifferingsreglerna. Det finns dock flera omständigheter som talar emot att lägga beslutet till grund för en analys idag. Bland rättsliga sådana kan nämnas utvecklandet av principen om accessoriska begränsningar som medför att nödvändighet skall bedömas inte bara i förhållande till artikel 81(3) utan också artikel 81(1). Bland faktiska omständigheter kan nämnas att en av de nuvarande tarifferingsreglerna var helt nyligen införd år 1985 och det var då okänt hur konkurrensen klubbarna emellan skulle te sig med det nya regelverket.

De andra mål där principerna prövats - varav flera kommer att behandlas här - är värdefulla just därför att principerna klarlagts. Däremot kan det vara svårt att dra några mer detaljerade slutsatser om vad som är nödvändigt under andra förutsättningar. Eftersom avtal och klausuler skall analyseras utifrån sina ekonomiska sammanhang och inte i det abstrakta så kan ett och samma avtal bedömas på fundamentalt olika sätt i två olika marknadssituationer. Således kan det vara än mer osäkert att applicera slutsatser från en avtalstyp på en helt annan.

### **1.5.2 Något om partsinlagor**

Risken med användandet av partsinlagor är uppenbar. Vad gäller fakta har jag tagit fasta på sådana som nämns av båda parter eller som åtminstone inte motsägs. De argument som förts fram är som nämnts inte alltid relevanta eller riktiga och det gäller såväl IG:s som Kommissionens. Då ett av uppsatsens huvudsyften just är att granska argumentationen är källkritiken på ett sätt arbetets kärna.

# 2 P&I-försäkringen, klubbarna och IG

## 2.1 Allmänt om P&I-försäkringen

P&I-försäkringen<sup>7</sup> är som framhållits den centrala ansvarsförsäkringen i sjöfartsförhållanden och den täcker i första hand ansvar för personskador och sakskador. Under personskadetäckningen faller ansvar för dödsfall och skador som tillfogats skeppets besättning, passagerare och andra, men också skador som tillfogats personer utanför skeppet såsom personer ombord på kolliderande skepp och lastarbetare i land. Under sakskadetäckningen faller ansvaret för lastskador, för skador på andra skepp och för skadade föremål i övrigt, som exempelvis hamnanläggningar. P&I-försäkringen täcker dessutom ansvar för bl.a. utsläpp och vissa andra speciella faror i sjöfart. En allmän förutsättning för att P&I-försäkringen skall täcka ett ansvar är att detta har direkt tillknytning till det försäkrade skeppet. Ett rederis allmänna verksamhet i land omfattas således inte. Det spelar inte någon roll efter vilket lands rätt ansvaret har uppstått eller på vilken grund. I regel saknar det också betydelse ifall ansvaret uppkommit i ett kontraktsförhållande eller inte.<sup>8</sup>

Det finns inga internationella konventioner som reglerar sjöförsäkring. I de nordiska länderna är försäkringsavtalslagarna av grundläggande betydelse för försäkringsrätten, men de är dispositiva vad gäller sjöförsäkring.<sup>9</sup> Från P&I-försäkrarnas sida har det inte funnits något intresse av att medverka till NSPL, det norska standardavtal som vuxit fram genom samarbete mellan försäkringsgivare, försäkringstagare och andra intressenter och som i hög grad påverkat den sjöförsäkringsrättsliga regleringen i övriga nordiska länder. Det finns således ingen gemensam reglering av P&I-försäkringarna utan förhållandena styrs enbart av de individuella klubbarnas villkor. På grund av IG:s gemensamma reassuransprogram och de krav på harmoni ett sådant medför råder dock en stor likhet mellan försäkringar tecknade hos dess olika medlemmar.<sup>10</sup>

Enligt försäkringsrättsligt språkbruk avses med försäkringstagaren den som ingått försäkringsavtal med försäkringsgivaren. Ofta är detta densamme som försäkringshavaren, dvs. den som har rättigheter under försäkringen. I P&I-sammanhang talar man om medlemmar i P&I-klubbarna. Dessa medlemmar är både försäkringstagare och försäkringshavare. Det är flera grupper som kan bli medlemmar i P&I-klubbarna, bl.a. skeppsägare, redare och befraktare.<sup>11</sup> I sjörättsligt språkbruk avses med redaren den som utrustar, be-

<sup>7</sup> Bakgrunden till begreppet "Protection and Indemnity" kommer att beröras i avsnitt 2.2 nedan.

<sup>8</sup> Att ge en mer detaljerad beskrivning av P&I-försäkringens omfång är inte av större betydelse för den fortsatta framställningen.

<sup>9</sup> Jfr svenska FAL § 3 och norska FAL § 1-3 annat led litra (c) och (e).

<sup>10</sup> Gard, Handbook on P&I Insurance, s 32.

<sup>11</sup> Se t.ex. assuranceforeningen Gards stadgar artikel 1. Koassurance eller medförsäkring av andra kan också förekomma, men det lämnas åt sidan.

mannar och utnyttjar skeppet samt bär den ekonomiska risken härför.<sup>12</sup> Detta behöver inte vara den som faktiskt äger skeppet. I sjöfartsförhållanden är det ofta redaren som kan göras ansvarig för olika skador. Redaren har bl.a. ett vittgående principalansvar i utombligatoriska förhållanden,<sup>13</sup> han ansvarar för passagerare<sup>14</sup> och är ofta den som ansvarar för lasten ombord i egenskap av bortfraktare<sup>15</sup> eller utförande transportör.<sup>16</sup> I det fortsatta taget därför redarna till utgångspunkt som medlemmar i P&I-klubbarna och för enkelhets skull antas också att dessa äger skeppen.

## 2.2 P&I-klubbarna<sup>17</sup>

P&I-klubbar är ömsesidiga föreningar vars målsättning är att täcka P&I-krav riktade mot medlemmarna. Klubbarna verkar utan vinstsyfte.<sup>18</sup> Ömsesidigheten innebär att krav som riktas mot en medlem fördelas på kollektivet av medlemmar. Även om klubbens medlemmar på så sätt blir ansvariga för sådant som de själva inte orsakat minskar samtidigt riskerna att varje enskild medlem skall knäckas av en katastrof. Ju större klubben är desto jämnare fördelas kraven såväl i storlek som över tiden och därmed blir effekterna av svårbedömda risker lättare att förutse.

Ömsesidiga försäkringssamarbeten har gamla anor vad gäller sjöförsäkringar. De risker som hotar sjöfarten är ofta stora och svåra att förutse och därför har redare många gånger haft svårt att finna villiga försäkringsgivare. I början av 1700-talet gick engelska redare samman i mindre ömsesidiga s.k. Hull clubs och försäkrade varandra mot riskerna för skador på och förlust av skeppen.<sup>19</sup> I takt med sjörettens utveckling steg och utökades kraven mot redarna och i mitten av 1800-talet bildades den första ömsesidiga Protectingklubben som försäkrade ansvar för bl.a. kollisioner och personsador.<sup>20</sup> Under 1800-talets andra hälft utvecklades också ett ökat rättsligt ansvar för skador på lasten, s.k. indemnity risks. Protectingklubbarna åtog sig under hand att försäkra också detta ansvar och begreppet P&I myntades. Genom olika konventioner och lagar har redarna under det sista århundradet ålagts allt mer ansvar och P&I-försäkringens omfattning har ökat i motsvarande mån.<sup>21</sup>

En P&I-klubbs ekonomiska målsättning är att intäkterna skall motsvara kostnaderna för krav och förvaltning. Denna målsättning gäller inte bara på det stora hela taget utan också för varje enskild medlem - i princip skall alltså varje medlem bära sina egna kostnader i det långa loppet. Den process där klubben på årlig basis beräknar vad varje med-

<sup>12</sup> Falkanger & Bull, *Innføring i Sjørett*, s 111.

<sup>13</sup> Jfr Haag-Visby-reglerna och Sjølovens § 151.

<sup>14</sup> Jfr Sjølovens kap. 15.

<sup>15</sup> Ansvarsgrunden framgår av aktuellt befraktningsavtal eller av Sjølovens kap. 14.

<sup>16</sup> Jfr Sjølovens kap. 13.

<sup>17</sup> Detta avsnitt bygger i huvudsak på Hill, Robertson & Hazelwood, *Introduction to P&I*, och UK P&I Club, *Underwriting in the UK P&I Club*.

<sup>18</sup> Detta är huvudprincipen. Klubbarna har naturligtvis ett visst kapital att röra sig med från år till år och som bl.a. avsätts i s.k. katastroffonder, men de strävar inte efter att generera något överskott som skall kunna delas ut till ägare eller andra.

<sup>19</sup> Gard *Handbook on P&I Insurance*, s 30.

<sup>20</sup> Shipowners Mutual Protecting Society bildades 1855 och verkar idag under namnet Britannia Steam-ship Insurance Association Limited.

<sup>21</sup> Hazelwood, *P&I Clubs Law and Practice*, s 102.

lem skall betala för försäkringen kallas *underwriting* eller tarifiering och går i korthet ut på att försöka uppskatta hur stora kostnader den aktuella medlemmen kommer att åsamka klubben. Det rör sig med andra ord om en riskbedömning där klubben tar hänsyn bl.a. till vilken verksamhet medlemmen är engagerad i, var någonstans i världen han seglar, vilka slags skepp han har samt hur dessa underhålls och förs. Medlemmens tidigare historia är härvidlag av stor betydelse. Tarifieringen resulterar i en rate per försäkrat ton och kan beräknas antingen för medlemmens hela flotta eller individuellt för varje försäkrat skepp. Utifrån den individuella bedömningen betalar varje medlem ett s.k. *advance call* eller en förskottspremie av allt eller en del av vad klubben tror att hans del av kostnaderna kommer att bli. När sedan försäkringsperiodens totala kostnader sammanställts - och det kan ta flera år tills alla krav är färdigbehandlade - kan klubben vara i behov av ytterligare medel, vilket kan bero på att fler krav riktats mot medlemmarna än vad man förväntat sig. Då åläggs medlemmarna att betala s.k. *supplementary calls* eller tillskott. Dessa tillskott beräknas proportionellt i förhållande till varje medlems rate.

Merparten av klubbarnas arbete består i att bedöma och behandla krav som riktas mot medlemmarna. Dessutom arbetar klubbarna bl.a. med rådgivning och kontroll av sina medlemmar i syfte att förebygga ansvarsgrundande händelser samt att bistå medlemmarna i svåra situationer.<sup>22</sup>

P&I-klubbarna är i huvudsak organiserade på liknande sätt. Generalförsamlingen är klubbens högsta beslutande organ och utgörs av klubbens samtliga medlemmar där röst-rätten fördelas efter försäkrat bruttotonnage med vissa kvoteringsregler för att undvika maktkoncentration. Generalförsamlingens viktigaste uppgifter är att styra klubbens verksamhet i stort, att fastställa årsredovisning och att utse styrelse. Styrelsen utgörs av en grupp valda medlemmar och ansvarar för klubbens ledning. Dess viktigaste uppgifter är att godkänna större skadekrav mot klubben och att besluta om medlemmarnas avgifter. Det är på denna nivå skillnaden mot ett traditionellt vinstdrivande försäkringsbolag är som störst - det är medlemmarna och inte vinststrävande ägare utan intressegemenskap med de försäkrade som avgör klubbens viktigaste frågor. Den löpande förvaltningen brukar sedan skötas antingen av klubbens egna anställda eller av ett fristående managementbolag. I det senare fallet sköts administrationen i sig med vinstintresse, men fortfarande inte klubbens verksamhet.

## 2.3 Samarbetet genom IG

I teorin kan kostnaderna för en klubbs samtliga krav under en försäkringsperiod fördelas bland och betalas av klubbens medlemmar. I praktiken är dock en sådan metod ohållbar. Om en klubb drabbas av osedvanligt många krav eller bara något enstaka av katastrofal storlek skulle det bli mycket kännbart för dess medlemmar och till och med kunna ta knäcken på klubben. Så skedde några gånger i P&I-klubbarnas tidiga historia.<sup>23</sup>

För att komma till rätta med detta problem gick några engelska klubbar samman i slutet av 1800-talet till *The London Group of P&I Clubs* och erbjöd varandra reassurans. Krav som översteg en viss nivå fördelades mellan klubbarna i samarbetet - i praktiken på

---

<sup>22</sup> Klubbar kan exempelvis utfärda s.k. Letters of guarantee i vilka klubben åtar sig att ställa säkerhet om en medlems skepp hotas av arrest. Dessa accepteras som säkerhet i sig i stora delar av världen.

<sup>23</sup> Hill, Robertson & Hazelwood, Introduction to P&I, s 129.

dessa klubbars medlemmar - så att betalningsförmågan ökade och riskerna därmed spreds.

År 1929 började de samarbetande klubbarna att försäkra skepp hemmahörande i USA. Man bestämde att då en klubb givit premieanbud till en amerikansk redares flotta så skulle ingen av de andra klubbarna ge bättre anbud och avsikten härmed var att undgå att det blev givet orimligt låga premier till amerikanska skepp på bekostnad av den existerande medlemskretsen. Denna princip kom att så småningom utökas till att omfatta alla skepp och den kodifierades i början av 1960-talet i vad som kommit att kallas *Inter Club Gentlemen's Agreement*.<sup>24</sup> Dessa regler utgör grunden i dagens IGA.

*The International Group of P&I Clubs* är en sammanslutning av P&I-klubbar från hela världen. Idag är ca 90 % av världens oceangående tonnage och praktiskt taget 100 % av EU:s ansvarsförsäkrat i någon av IG:s medlemsklubbar. IG:s huvudsakliga arbete består i att administrera samarbetet för kravfördelning och i övrigt verkar man som ett gemensamt forum för information<sup>25</sup> och som ett representativt organ för klubbarna och dess medlemmar.

### 2.3.1 Pooling Agreement

Samarbetet för kravfördelning inom IG - den så kallade poolen - regleras av *Pooling Agreement* (Poolavtalet). Kravfördelningen verkar i förhållande till individuella krav. De första 5 miljoner USD av varje krav täcks av den klubb vars medlem orsakat kravet. På denna nivå - som kallas retentionsnivån - hamnar den absoluta merparten av alla krav.<sup>26</sup> Skiktet mellan 5 och 30 miljoner USD av varje krav fördelas mellan poolens medlemsklubbar. För de delar av kravet som överstiger 30 miljoner USD har poolen tecknat kommersiell reassurans och omfattningen av denna varierar från år till år. För närvarande har poolen reassurerat 75 % av sitt ansvar från 30 till 530 miljoner USD och 100 % av sitt ansvar från 530 till 2030 miljoner USD.<sup>27</sup> Bara ett eller två krav per år når detta intervall av reassurans. Ifall ett krav är så stort att det överstiger poolens reassurans fördelas den överskjutande delen - s.k. *overspill* - återigen bland poolens medlemmar. Fram till idag har aldrig något overspill uppkommit. Före verksamhetsåret 1996/97 fanns ingen övre gräns för detta ansvar. Den översta nivån för varje klubbmedlems ansvar för vart och ett av hans skepp begränsades inför det året till 20 % av skeppets begränsningsfond enligt Londonkonventionen 1976 om begränsning av ansvaret för sjörättsliga krav.<sup>28</sup> Klubbarnas ansvar var begränsat till det sammanlagda belopp de hade möjlighet att återfå från sina medlemmar och det har antagits att den totala gränsen för poolens overspillansvar uppgick till 18 miljarder USD. Inför verksamhetsåret 1998/99 sänktes ansvaret till 2,5 % av skeppets begränsningsfond och uppgår nu totalt till ca 2,25 miljarder USD. Sammantaget med den kommersiella reassuransen kan ett enskilt krav således täckas med upp till 4,25 miljarder USD.

<sup>24</sup> Eivindstad i *MarIus* 1998, s 4 f.

<sup>25</sup> IG tillsätter underkommittéer som bl.a. granskar legislativ utveckling inom olika områden och upp-daterar medlemmarna härom.

<sup>26</sup> Under perioden 1985 till 1995 hamnade 99 % av det totala antalet krav mot IG:s medlemsklubbar på retentionsnivån. Dessa krav utgjorde 82 % av klubbarnas totala ersättningsutbetalningar.

<sup>27</sup> Beträffande krav i anledning av oljesöl är P&I-täckningen begränsad till maximalt 500 miljoner USD.

<sup>28</sup> The Limitation of Shipowners Liability Convention 1976.

Poolsamarbetet sägs ha flera fördelar.<sup>29</sup> Genom att många redare samarbetar via sina klubbar blir diversifieringen beträffande geografi och verksamhet än större och därmed också riskspridningen. En annan är att den extra försäkringstäckning som samarbetet kan erbjuda är den billigaste som går att få. De delar av kraven som fördelas mellan klubbarna reassureras så att säga utan överpris, eftersom alla klubbarna drivs utan vinstsyfte. Den kommersiella reassuransen kan dessutom inhandlas på ett billigt sätt eftersom medlemsklubbarna agerar gemensamt och därför åtnjuter stordriftsfördelar som färre mäklararvoden etc. Samarbetet medför fördelar också för andra än klubbar och deras medlemmar. Köpare av sjöfartstjänster gynnas eftersom de indirekt betalar verksamhetens kostnader, och skadelidande vinner på att samarbetet garanterar en hög och säker täckning för uppkomna krav.

### 2.3.2 International Group Agreement

För att poolsamarbetet skall fungera snabbt och effektivt krävs ett stort mått av förtroende klubbarna emellan. Ett krav som godkänts av en klubb skall kunna ersättas av de andra utan långdragna processer och individuella godkännanden och därför är det viktigt att klubbarna arbetar på snarlika sätt och uppträder lojalt mot varandra.

För att säkerställa detta har IG:s medlemsklubbar slutit ett avtal kallat *the International Group Agreement* (IGA). IGA:s villkor är detaljerade och komplexa och många av dem aktualiseras inte av Kommissionens granskning. Av central betydelse för ärendet är dock reglerna kring tarifiering som är tillämpliga i samband med att redare byter klubb för något eller några av sina skepp eller då redaren vill försäkra ett nyförvärvat skepp i en annan klubb än där han tidigare är medlem. I dessa fall är klubbarna förhindrade att tarifiera helt som de själva önskar. Enligt huvudregeln får en klubb tarifiera en ny medlems skepp lägre än den tidigare klubben bara om en expertkommitté bedömer den tidigare klubbens premie som orimligt hög. Denna regel kallas 20 februari-proceduren vilket anspelar på att försäkringsåret i IG:s klubbar startar detta datum och att alla klubbbyten därför får effekt då. Enligt en alternativ procedur - 30 september-proceduren - får klubben erbjuda en lägre premie än den tidigare, men då måste flera förutsättningar vara uppfyllda. Redaren och klubben måste ha slutit ett bindande avtal före den 30 september året innan bytet vilket måste ha meddelats den tidigare klubben inom tre dagar, och den nya premien får inte vara orimligt låg. Ifall en klubb tarifferar i strid med reglerna i IGA mister klubben viss rätt till täckning ur poolen för två års tid. En klubb har således rätt att tarifiera nya skepp helt efter eget skön bara i de lägen då skeppens redare redan är medlem i klubben eller då han inte är medlem i någon klubb alls. Skepp som varit försäkrade i klubben det föregående året får i princip tarifferas helt fritt.

---

<sup>29</sup> Hazelwood, a a s 360 ff.

# 3 EG:s konkurrensrätt

## 3.1 Grundläggande materiella regler

En av de fundamentala idéerna i Romfördraget är att företag som agerar på den europeiska marknaden skall kunna konkurrera på lika villkor. Konkurrens innebär inom nationalekonomin den rivalitet som råder mellan aktörerna i en marknadsekonomi och enligt vissa ekonomiska teorier är konkurrensen, för att säga det på ett enkelt sätt, den styrmekanism som garanterar att marknadens resurser används på bästa sätt.<sup>30</sup> Konkurrensrätten omnämns redan i Romfördragets första del där grundprinciperna läggs fast. I artikel 3 fastslås att gemenskapens verksamhet för att uppnå Romfördragets mål, dvs. en harmonisk utveckling, tillväxt, stabilitet och närmare förbindelser mellan medlemsstaterna, skall innefatta "en ordning som säkerställer att konkurrensen inom den inre marknaden inte snedvrids".<sup>31</sup>

Denna princip utvecklas i EG:s grundläggande konkurrensregler - artiklarna 81 och 82 i Romfördraget. Artikel 81 handlar om konkurrensbegränsande avtal m.m. mellan företag, och är uppdelad i tre delar. 81(1) förbjuder avtal eller andra förfaranden som snedvrider konkurrensen och som kan påverka handeln mellan EU:s medlemsstater. Innebörden av artikel 81(2) är att sådana avtal är ogiltiga, och 81(3) ger möjlighet för Kommissionen att bevilja undantag från förbudet om vissa kriterier är uppfyllda. Artikel 82 rör missbruk av dominerande ställning och aktualiseras inte inom ramen för uppsatsen.

EG:s konkurrensregler kan sägas fylla tre olika funktioner. För det första förhindras att avtal mellan företag och missbruk av monopolställning eller statliga bidrag hindrar den fria handeln. För det andra bibehålls en effektiv konkurrens som sporre för skapandet av den inre marknaden och för det tredje uppmuntras effektivitet, utveckling och lägre priser.<sup>32</sup>

Romfördragets artiklar kompletteras av följdförordningar och en alltmer omfattande rättspraxis. Den oskrivna EG-rätten består främst av olika rättsprinciper som utvecklats i EG-Domstolens och Första instansrättens praxis. Såväl Kommissionen som de båda domstolarna hänvisar i regel flitigt till tidigare avgöranden.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Parkin, *Microeconomics*, s 280 ff.

<sup>31</sup> Romfördragets artikel 3f.

<sup>32</sup> Bellamy & Child, *Common Market Law of Competition*, s 33 ff.

<sup>33</sup> Westin, *Introduktion till EG:s konkurrensregler - en praktisk översikt*, s 24.

## 3.2 Centrala procedurregler

En av de viktigaste sekundära rättsakterna<sup>34</sup> på konkurrensrättens område är förordning 17/62<sup>35</sup> som rådet tog med stöd av Romfördragets dåvarande artikel 87. Denna förordning fastställer i detalj de olika förfaranderegler som måste följas vid tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i Romfördraget. Enligt förordningen är det i första instans Kommissionen som handhar EU:s konkurrensärenden.<sup>36</sup> Sådana ärenden kan uppkomma av flera anledningar. Medlemsstater, berörda företag och enskilda personer kan komma med klagomål på olika förfaranden som de anser strida mot konkurrensrätten, och Kommissionen kan också ta upp ärenden på eget initiativ. Dessutom kan företag anmäla egna förfaranden i syfte att kontrollera så att de inte strider mot regleringen. Detta sker genom att företaget ansöker om ett s.k. icke-ingripandebesked<sup>37</sup>. Ett sådant besked kan meddelas av Kommissionen - och bara av Kommissionen - om den efter prövning bedömer att förfarandet i fråga inte omfattas av förbudsreglerna i artikel 81(1) eller 82, och det innebär att Kommissionen fastslår att den inte finner anledning att ingripa mot avtalet eller förfarandet i fråga.

Om ett avtal eller förfarande står i strid med förbudet i artikel 81(1) kan Kommissionen inte besluta om icke-ingripande men, ifall förutsättningarna härför är uppfyllda, i stället om undantag jämlikt artikel 81(3). Sådana undantag är bindande för nationella domstolar och kan enbart meddelas av Kommissionen efter ansökan av det berörda företaget.<sup>38</sup> Individuella undantag enligt artikel 81(3) kan förenas med villkor och meddelas för bestämda tidsperioder.<sup>39</sup> Om de förhållanden som påverkade Kommissionen att bevilja ett individuellt undantag väsentligen förändras under den tidsperiod undantaget löper eller om det visar sig att den som beviljats undantaget kommit med felaktiga eller falska uppgifter och dessa haft betydelse för Kommissionens beslut kan Kommissionen återkalla undantaget.<sup>40</sup> Ett beviljat undantag kan sedan förnyas efter ansökan till Kommissionen, förutsatt att villkoren i artikel 81(3) fortfarande är uppfyllda.<sup>41</sup>

Proceduren kring beviljande av undantag är ofta komplicerad och tidskrävande och på grund av Kommissionens begränsade kapacitet har som mest beviljats sjutton undantag på ett år, och genomsnittet är bara fyra.<sup>42</sup> Istället kan Kommissionen meddela gruppundantag där olika typer av avtal som generellt kan anses stå i strid med förbudet i artikel

---

<sup>34</sup> De förordningar som rådet eller Kommissionen utfärdat med stöd av Romfördraget kallas med ett gemensamt begrepp för sekundära rättsakter.

<sup>35</sup> Council Regulation 17/62 Implementing Articles 85 and 86 of the EEC Treaty.

<sup>36</sup> Kommissionen arbetar i olika generaldirektorat eller DG - efter franskans *Directorat-Général* - och vart och ett av dessa leds av en kommissionär. Konkurrensfrågor handläggs av DG IV som består av sju direktorat med olika inbördes uppgifter.

<sup>37</sup> Eng. *Negative clearance*, Artikel 2 i förordning 17/62.

<sup>38</sup> Artikel 9 i förordning 17/62.

<sup>39</sup> Artikel 8 i förordning 17/62. I praktiken har ytterst få individuella undantag beviljats för längre tid än tio år.

<sup>40</sup> Artikel 8.2 i förordning 17/62.

<sup>41</sup> Artikel 8.2 i förordning 17/62. En fråga som förtjänar att uppmärksammas sammanhanget är huruvida Kommissionen har rätt att ändra ståndpunkt när den en gång har beviljat undantag för ett förfarande. Inget är reglerat härom i primär eller sekundär EG-rätt. Vissa författare är av uppfattningen att beviljade undantag regelmässigt skall förnyas och att Kommissionen får ändra sig endast om väsentligen förändrade omständigheter beträffande konkurrenssituationen på marknaden i fråga föreligger. Det är emellertid inte säkert huruvida detta verkligen är gällande rätt. Jämför Ortiz Blanco, *EC Competition Procedure*, s 294, samt Bellamy & Child, a a s 171, not 58.

<sup>42</sup> Korah, *An Introductory Guide to EC Competition Law and Practice*, s 306.



81(1) urskilts eftersom de ansetts uppfylla kraven för undantag i artikel 81(3).<sup>43</sup> Avtal och förfaranden som faller under något av gruppundantagen är inte anmälningspliktiga och det krävs inga åtgärder från Kommissionen för att ett avtal i det särskilda fallet skall vara förenligt med Romfördragets bestämmelser. Gruppundantagen är ofta relativt detaljerade så att företagen på ett enkelt sätt skall kunna utforma sina avtal i enlighet med dem.<sup>44</sup> Hittills har gruppundantag meddelats för bl.a. avtal om selektiv distribution av motorfordon,<sup>45</sup> forsknings- och utvecklingsavtal,<sup>46</sup> franchiseavtal<sup>47</sup> och know-howlicenser.<sup>48</sup>

Finner Kommissionen att ett konkurrensbegränsande avtal eller förfarande inte kan beviljas undantag kan den kräva att de berörda företagen upphör att tillämpa det. Den kan också besluta om bötesstraff och vitesförelägganden.<sup>49</sup>

Överklaganden av beslut rörande konkurrensreglerna tas upp av Första Instansrätten vars avgöranden kan överklagas till EG-Domstolen. Att ett överklagat konkurrensmål som avgjorts av Första Instansrätten beviljas prövningstillstånd och tas upp av Domstolen är dock mycket ovanligt.

### 3.3 Artikel 81(1) – förbudet mot konkurrensbegränsande förfaranden

Kriterierna för att använda artikel 81(1) framgår med ett undantag av bestämmelsens ordalydelse, även om denna kan ge upphov till många tolkningssvårigheter. Ordalydelsens kriterier benämns samarbets-, samhandels- och konkurrensbegränsningskriteriet. Därutöver följer märkbarhetskriteriet av EG-domstolens praxis.

Artikel 81 är i sin helhet återgiven som bilaga 1 till uppsatsen.

#### 3.3.1 Samarbetskriteriet

Samarbetskriteriet i artikel 81(1) kan uppfyllas på tre olika sätt. Det kan för det första röra sig om avtal mellan företag. Med avtal avses såväl formellt upprättade som muntliga avtal och även s.k. gentlemen's agreements. Begreppet företag tolkas vitt och omfattar all ekonomisk eller kommersiell verksamhet som bedrivs av fysiska eller juridiska personer, även då det gäller icke-vinstdrivande aktiviteter.<sup>50</sup> Det måste vara fråga om minst två inblandade parter.<sup>51</sup> För det andra kan det gälla beslut av företagssammanslutningar. Sådana beslut kan vara såväl träffade avtal och fattade beslut som stadgar och regler för sammanslutningen.<sup>52</sup> Med företagssammanslutningar avses såväl koncerner som branschor-

<sup>43</sup> Kommissionen har givits rätten att meddela gruppundantag genom bl.a. Rådets förordningar 19/65, 2821/71, 3976/87 och 1534/91.

<sup>44</sup> Westin, a a s 93.

<sup>45</sup> Förordning 123/85.

<sup>46</sup> Förordning 418/85.

<sup>47</sup> Förordning 4087/88.

<sup>48</sup> Förordning 556/89.

<sup>49</sup> Artiklarna 3, 15 och 16 i förordning 17/62.

<sup>50</sup> Bellamy & Child, a a s 39 ff.

<sup>51</sup> Speciella gränsdragningssvårigheter uppstår mellan moder- och dotterbolag, men detta lämnas därhän.

<sup>52</sup> Bellamy & Child, a a s 52.

ganisationer och liknande och också sammanslutningar av sammanslutningar.<sup>53</sup> Det tredje alternativet - samordnade förfaranden - omfattar mer informella samarbeten som ger praktisk överensstämmelse i parternas agerande.<sup>54</sup>

### 3.3.2 Samhandelskriteriet

Samhandelskriteriets innebörd är att förfarandet i fråga skall kunna påverka handeln mellan EU:s medlemsstater. Kriteriet används som ett slags jurisdiktionsklausul - ifall handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas så har EG inget rättsskipningsintresse i frågan, och inte heller enligt subsidiaritetsprincipen bör i så fall EG agera.

Med handel menas alla former av ekonomisk verksamhet, t.ex. försäljning av varor och tjänster.<sup>55</sup> Till sin karaktär skall handeln vara gränsöverskridande<sup>56</sup> och den skall påverkas av förfarandet direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt.<sup>57</sup>

Det är konkurrensen inom den gemensamma marknaden som skyddas av artikel 81(1). Det är emellertid ingen förutsättning att de berörda företagen är baserade eller driver verksamhet inom gemenskapen. I ett fall ansåg Domstolen artikel 81(1) vara tillämplig på en priskartell trots att flera av de medverkande företagen var baserade utanför gemenskapen<sup>58</sup> och i ett annat fall fanns artikeln tillämplig på en överenskommelse mellan ett stort antal företag varav inte ett enda var baserat inom gemenskapen.<sup>59</sup> Det avgörande för Domstolen är således var avtalet i fråga får sin effekt.

### 3.3.3 Konkurrensbegränsningskriteriet

För att ett förfarande skall omfattas av artikel 81(1) krävs att det har till syfte eller effekt att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen inom den gemensamma marknaden. Detta är ofta det mest svårbedömda kriteriet.

Ett förfarande skall, för att omfattas av förbudet, ha till syfte eller effekt att begränsa<sup>60</sup> konkurrensen. Det är således inget krav att begränsningen skall vara uppsåtlig.<sup>61</sup> Till att börja med försöker Kommissionen - alternativt den av Domstolarna som bedömer förfarandet<sup>62</sup> - fastslå ifall *syftet* med ett förfarande är konkurrensbegränsande.<sup>63</sup> Syftet fastställs genom en objektiv och abstrakt värdering av avtalets innehåll och man ser här till dess uppenbara konsekvenser och inte till den avsikt avtalets parter säger sig ha.<sup>64</sup> Vissa

---

<sup>53</sup> Westin, Introduktion till EG:s konkurrensregler, 1998, s 33.

<sup>54</sup> Se exempelvis målet 48/69 ICI (det s.k. Färgämneskartellmålet).

<sup>55</sup> Bellamy & Child, a a s 109.

<sup>56</sup> Westin, a a s 30 f.

<sup>57</sup> Westin, a a s 39.

<sup>58</sup> Målet 48/69.

<sup>59</sup> Målen 89 m.fl./85 Åhlström Oy (det s.k. pappersmassemålet eller Wood Pulp).

<sup>60</sup> I det följande kommer jag att för enkelhets skull bara tala om konkurrensbegränsningar men jag syftar till samtliga tre alternativ "hindra, snedvrida eller begränsa."

<sup>61</sup> Nisser & Krokstjerna, EG:s konkurrensrätt - vägledande domar, s 77.

<sup>62</sup> I det följande kommer jag för enkelhets skull enbart att referera till Kommissionen som beslutande organ i konkurrensärenden.

<sup>63</sup> Detta är den korrekta ordningen enligt ett flertal rättsfall, men många gånger görs - åtminstone av Kommissionen - ingen klar distinktion mellan syfte och effekt. Se Bellamy & Child, a a s 90.

<sup>64</sup> Bellamy & Child, a a s 90 f och målet 96/82.

typer av avtal anses ha konkurrensbegränsande syften i sig. Exempel härpå är nakna avtal i horisontella led (dvs. mellan aktörer på samma nivå i distributionskedjan) om prissättning eller geografisk uppdelning av en marknad.<sup>65</sup> Nakna avtal är sådana där begränsningen utgör huvudmålet med avtalet och inte en del för att åstadkomma någon annan verkan. Ifall ett avtal konstateras vara av sådan typ att dess syfte är konkurrensbegränsande så behöver Kommissionen i princip inte utreda dess effekt.<sup>66</sup>

Kan Kommissionen å andra sidan inte fastställa ett rent konkurrensbegränsande syfte så måste den utreda förfarandets *effekter*. Så är ofta fallet och därför innefattar så gott som samtliga avgöranden i konkurrensfrågor analyser av ett förfarandes effekter.<sup>67</sup> Ett avtals effekter bedöms i förhållande till hela det ekonomiska och juridiska sammanhang inom vilket det tillämpas. Effekterna bedöms således inte i det abstrakta utan i den faktiska omgivning där avtalet får sin verkan.

En viktig del av analysen är att avgränsa den marknad där konkurrenssituationen skall bedömas. Marknaden i fråga kallas den relevanta marknaden<sup>68</sup> och utgörs av två delar. Den första av dessa är produktmarknaden som visar den aktuella produktens ställning gentemot andra produkter. Produktmarknaden avgörs i huvudsak efter den berörda produktens pris, användningsområde och andra egenskaper samt huruvida konsumenterna anser produkten utbytbar mot andra.<sup>69</sup> För att exemplifiera frågeställningen gäller det i ärendets sammanhang att bedöma huruvida produkten - P&I-försäkring i den form som IG:s klubbar erbjuder - har en egen marknad eller om den bedöms som likvärdig med andra produkter. I så fall skall konkurrensen från dessa andra produkter tas med vid bedömningen av huruvida IG:s samarbete påverkar konkurrensen på marknaden. Den relevanta marknadens andra del utgörs av den geografiska marknaden - dvs. de områden där produkten i fråga köps och säljs under liknande förutsättningar. Detta bestäms utifrån produktens pris, tillgångs- och efterfrågestruktur samt eventuella marknadstillträdes hinder.<sup>70</sup>

På den relevanta marknaden skall konkurrenssituationen bedömas och hänsyn brukar därvidlag tas till faktorer som arten och mängden av de produkter som omfattas av avtalet i fråga, lokalisering och betydelse av avtalets parter, styrkan hos marknadens övriga aktörer samt ifall det omstridda avtalet utgör en särföreteelse eller om liknande förfaranden förekommer.<sup>71</sup>

Begreppen hindra, begränsa och snedvrیدا används ofta om varandra och hänvisar alla till förändringar i den "normala" konkurrensen på den relevanta marknaden. Utgångspunkten för bedömningen är den konkurrens som skulle råda om förfarandet i fråga inte tillämpades och därför är såväl potentiell som faktisk konkurrens av betydelse.<sup>72</sup> Ifall det

<sup>65</sup> Whish, Competition Law, s 302.

<sup>66</sup> Whish, a a s 203. Även i de fall då ett förfarande anses ha konkurrensbegränsande syfte måste effekten analyseras inför bedömningen av avtalets omfattning enligt märkbarhetskriteriet samt av dess påverkan på handeln mellan medlemsstaterna. Se också Bellamy & Child, a a s 92 f.

<sup>67</sup> Bellamy & Child, a a s 90.

<sup>68</sup> Jag vill redan här påpeka att den relevanta marknaden som konkurrensrättsligt begrepp inte har något helt entydigt innehåll, och att analysen av den innebär ett flertal - och åtminstone för en jurist - ofta kom-plicerade ekonomiska bedömningar. Jag kommer här att behandla marknadsbegreppet mycket översiktligt.

<sup>69</sup> Mörkenstam-Thörne, Den relevanta marknaden som konkurrensrättsligt begrepp inom EG, s 54.

<sup>70</sup> Mörkenstam-Thörne, a a s 54.

<sup>71</sup> Jämför främst målet 56/65.

<sup>72</sup> Målet 56/65 Société Technique Minière samt Bellamy & Child, a a s 94.

på en viss marknad inte finns någon konkurrens eller aktivitet alls och ett visst samarbete mellan flera parter gör att de kan agera där så bör i linje med det sagda begränsningar i dessa parters möjligheter att agera helt fritt inte omfattas av förbudet. Denna slutsats får dock inte oreserverat stöd i Kommissionens och Domstolarnas praxis.<sup>73</sup>

### 3.3.4 Märkbarhetskriteriet

Vissa förfaranden undantas från förbudet i artikel 81(1) och det är sådana som påverkar en produkts marknad i så liten mån att det inte bedöms som rimligt att åtgärda dem. Enligt *de minimis*-doktrinen eller märkbarhetskriteriet krävs att avtalets parter är av viss ekonomisk storlek och att de berörda varorna och tjänsterna har en viss andel av marknaden i fråga.<sup>74</sup> Uppfylls inte dessa kriterier är annars förbjudna förfaranden tillåtna.

## 3.4 Artikel 81(2) - Ogiltighetsstadgandet

Ett avtal eller annat förfarande som förbjudits enligt Romfördragets artikel 81(1) och som inte beviljats undantag enligt artikel 81(3) är ogiltigt, delvis eller i sin helhet, enligt artikel 81(2). Avtalet betraktas då som ogiltigt från sin tillkomst<sup>75</sup> och kan således inte göras gällande enligt sitt innehåll. Enligt EG-domstolen är det enbart de delar av avtalet som konstituerar den förbjudna konkurrensbegränsningen som blir ogiltiga.<sup>76</sup> Konsekvensen av denna ogiltighet för andra delar av avtalet eller för ageranden som grundar sig på avtalet och det ekonomiska ansvar som detta för med sig är inte en fråga som skall avgöras med stöd av EG-rätten. Sådana ställningstaganden görs i stället av de nationella domstolarna enligt avtalsrättsliga regler.<sup>77</sup>

## 3.5 Artikel 81(3) - undantaget

Ett förfarande som strider mot förbudet i artikel 81(1) kan få fortsätta att tillämpas ifall Kommissionen beviljar undantag. Förutsättningarna för detta ges i artikel 81(3) som består av fyra kriterier, varav två brukar kallas positiva och två negativa.

### 3.5.1 Det första positiva kriteriet

Det första positiva kriteriet innebär att avtalet skall bidra till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande. Kriteriet är tillämpligt på både gods och tjänster.<sup>78</sup> Exempel på relevanta fördelar kan vara att

---

<sup>73</sup> Till denna fråga återvänds senare.

<sup>74</sup> Enligt Notice on Agreements of Minor Importance OJ [1986] C 231/2 undantas i regel horisontella samarbeten från förbudet om parternas sammanlagda årsomsättning understiger 300 miljoner ECU och deras marknadsandel beträffande produkter som omfattas av förfarandet i fråga är mindre än 5 %. När det gäller vertikala avtal får marknadsandelen vara 10 %. Jfr O.J. [1994] C 386/20 och O.J. [1997] C 372/13.

<sup>75</sup> Målet 48/72 Brasserie de Haecht.

<sup>76</sup> Målet 56/65.

<sup>77</sup> Nisser & Krokstæde, a a s 80.

<sup>78</sup> Bellamy & Child, a a s 154.

billigare och mer effektiva produktionsmetoder uppnås, att utbudet görs stadigare eller att överkapacitet reduceras.<sup>79</sup> Fördelarna skall gagna gemenskapen och inte enbart avtalets parter.<sup>80</sup> Kommissionen väger fördelarna mot de nackdelar som den begränsade konkurrensen innebär - för att avgöra om en tillräcklig förbättring uppstår – utifrån hela det ekonomiska sammanhanget, precis som vid bedömningen av konkurrensbegränsningskriteriet i artikel 81(1).<sup>81</sup>

### 3.5.2 Det andra positiva kriteriet

För att undantag skall kunna beviljas krävs vidare att avtalet tillförsäkrar konsumenter en skälig andel av den vinst som uppnås genom förfarandet i fråga. Konsumenter är här ett vitt begrepp och omfattar i regel alla som köper den erbjudna produkten eller tjänsten, oavsett var i gemenskapen de befinner sig. En skälig andel har ansetts tillförsäkrad dessa konsumenter då de får någon direkt fördel ut ur avtalet såsom exempelvis bättre eller bredare utbud eller lägre pris.<sup>82</sup>

### 3.5.3 Det första negativa kriteriet

Dessutom krävs att avtalet bara ålägger de berörda företagen begränsningar som är nödvändiga för att uppnå de positiva kriterierna. Målsättningen är att inte bevilja undantag för onödigt restriktiva avtal eller klausuler. I stället skall parterna anamma den minst restriktiva lösningen som är möjlig för att uppnå målen med förfarandet i fråga.<sup>83</sup> Det är vanligt att detta krav medför förhandlingar om vissa klausulers funktioner och Kommissionen brukar ofta lyssna till parternas ståndpunkt. I allmänhet brukar klausuler som säkerställer avtalets huvudsyfte anses som nödvändiga.<sup>84</sup>

### 3.5.4 Det andra negativa kriteriet

Slutligen är det ett krav att avtalet inte får sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga. Vid bedömningen härav brukar Kommissionen bl.a. beakta parternas sammanlagda marknadsandel och strukturen på den relevanta marknaden. I praktiken är det nödvändigt att visa att det trots avtalet i fråga kommer att förekomma livlig konkurrens från andra aktörer på den relevanta marknaden.<sup>85</sup>

## 3.6 Principen om accessoriska begränsningar

Bedömningen enligt artikel 81 har efter hand nyanserats något genom utvecklandet av principen om accessoriska begränsningar - dvs. om nödvändiga konkurrens-

<sup>79</sup> Bellamy & Child, a a s 159 ff.

<sup>80</sup> Målen 56 och 58/64 Consten and Grundig.

<sup>81</sup> Bellamy & Child, a a s 159.

<sup>82</sup> Bellamy & Child, a a s 164 f.

<sup>83</sup> Bellamy & Child, a a s 165 ff.

<sup>84</sup> Westin, a a s 40.

<sup>85</sup> Bellamy & Child, a a s 168.

begränsningars förenlighet med rätten. Tidigare rådde i doktrinen en viss oenighet om huruvida denna princip faktiskt existerade på ett självständigt sätt inom EG-rätten eller om den bara vara en återspeglning av den amerikanska *rule of reason*-doktrinen. Ett flertal mål och avgöranden från EG:s instanser visar nu på att principen utgör gällande rätt,<sup>86</sup> och de rättsliga principerna kring accessoriska begränsningar är nu någorlunda klara på ett generellt plan även om relevanta mål kan tolkas och systematiseras på olika sätt.<sup>87</sup>

Som tidigare förklarats anses vissa typer av avtal vara naket konkurrensbegränsande vilket innebär att deras syften endast är att begränsa konkurrensen för produkten och marknaden i fråga.<sup>88</sup> Många avtal har dock i första hand andra syften eller effekter. Vissa avtal mellan företag bedöms naturligtvis vara positiva för konkurrensen men även i sådana avtal kan det finnas delar eller inslag med konkurrensbegränsande effekter. Dessa delar kallas underordnade eller *accessoriska* begränsningar<sup>89</sup> och de kan i sig omfattas av förbudet i artikel 81(1). Avtalsklausuler med restriktiv effekt för konkurrensen omfattas enligt principen om accessoriska begränsningar emellertid inte av artikel 81(1) om de är nödvändiga för funktionen av det avtal i vilket de ingår ifall detta avtal i stort är acceptabelt. Med nödvändighet menas att om begränsningen inte hade funnits så skulle avtalet inte ingåtts eller fylla sin funktion, eller också så skulle det fullföljas till en betydligt högre kostnad under en längre period eller med betydligt sämre utgångsläge för att lyckas.<sup>90</sup> Restriktionen får heller inte vara mer omfattande än vad som krävs för att säkerställa avtalets funktion.

Som en följd av dessa förhållanden bör en konkurrensbedömning ske i flera steg. Till att börja med skall Kommissionen fråga sig ifall ett avtal i stort har konkurrensbegränsande syfte eller effekt. Är så fallet strider det, liksom tidigare förklarats, mot artikel 81(1). Om avtalet däremot bedöms ha positiva effekter för konkurrensen går Kommissionen vidare och granskar dess olika delar för att utröna om några av dessa - sedda för sig - begränsar konkurrens. Finner Kommissionen sådana delar är nästa steg i bedömningen att bedöma huruvida dessa är nödvändiga, och är så fallet skall avtalet anses vara tillåtet.

Principen har utvecklats under många betraktares gillande. På ett teoretiskt plan är det tilltalande att konkurrensfrämjande förfaranden för vilka vissa handlingsbegränsningar är nödvändiga anses vara förenliga med konkurrensrätten, och inte begränsande men värda att beviljas undantag. På ett praktiskt plan medför principen att nationella domstolar med en gång kan fastslå ett förfarandes giltighet och i förekommande fall tillämpa avtal i vilka

---

<sup>86</sup> Se exempelvis översikten i Larsén, Kvalitativa aspekter under konkurrensbegränsningskriteriet i art 85(1) EG, s 60 ff.

<sup>87</sup> Bellamy och Child menar att utgången i de mål där konkurrensrestriktioner godkänts beror på två skilda angreppsmetoder av Domstolarna. Den ena - som nu är gällande rätt - är teorin om accessoriska begränsningars nödvändighet och den andra som tillämpades tidigare byggde på en noggrann analys av avtalets ekonomiska kontext. Se s 68 f. Whish systematiserar samma fall i tre kategorier. En kategori består av mål där restriktioner godkänts för att de varit nödvändiga, en annan av mål där uppmuntran till kommersiellt risktagande har motiverat viss exklusivitet i vertikala avtalsförhållanden och en tredje rör enbart selektiva distributionssystem. Jfr s 210 f. Westin har anammat denna kategorisering, s 41 f. Korah å sin sida ser två förklaringar till att begränsningar godkänts. Den ena är i linje med principen om accessoriska begränsningars nödvändighet, och den andra är att begränsningar skall förbjudas bara då de väsentligen hindrar andra aktörer på marknaden. Se s 58. Författarna är dessutom oense om vilka fall som kan förklaras med vilka principer. I det följande har jag försökt att hålla mig till sådant som de synes någorlunda eniga om.

<sup>88</sup> Korah, a a s 148.

<sup>89</sup> Jfr engelskans *ancillary restraints*. I svensk konkurrensrättslig doktrin förekommer termen främst i samband med regleringen kring företagsförvärv. Jag anser det dock motiverat att använda den som en ren översättning från engelskan och därmed även i situationer som de i uppsatsen beskrivna.

<sup>90</sup> Sahibzada, Accessoriska begränsningar i samband med företagsförvärv, s 12.

begränsningar av den typ som omfattas ingår i stället för att, liksom nu ofta är fallet, tvingas vänta på Kommissionens avgörande i undantagsfrågan.<sup>91</sup>

Som visats innehåller också artikel 81(3) ett nödvändighetskriterium. En följd av att principen om accessoriska begränsningar tillämpas är att detta delvis mister sin betydelse. Om en avtalsregel vid prövning i enlighet med principen befinns vara nödvändig får det till följd att avtalet i sin helhet inte omfattas av förbudet i artikel 81(1). Om den å andra sidan inte bedöms som nödvändig kan avtalet inte heller uppfylla kriteriet enligt artikel 81(3) eftersom resultatet av prövningen där rimligen måste bli densamma. Detta innebär inte att prövningen enligt artikel 81(3) helt förlorat sin betydelse - fortfarande skall de avtal där principen om accessoriska begränsningar inte är tillämplig kunna övervägas för undantag. Det är naturligtvis inte upp till Kommissionen att godtyckligt välja i samband med vilken bedömning den vill konstatera en avtalsregel som nödvändig. Eftersom de två ger skilda rättsföljder vore sådant inte förenligt med rättsäkerheten.

### 3.6.1 Pronuptia och andra avgöranden

Ett viktigt avgörande för principen om accessoriska begränsningar är *Pronuptia*<sup>92</sup>. Målet rörde ett franchiseavtal om bröllopskläder och accessoarer. I värderingen av huruvida avtalet skulle tillåtas enligt artikel 81(1) gjorde Domstolen sin bedömning i flera steg. Först frågade den sig ifall franchiseavtalet i stort var konkurrensbegränsande. Då förfarandet innebar fördelar för båda parter och möjliggjorde att nya marknader kunde etableras för produkterna i fråga fanns så inte vara fallet. Därefter granskades avtalets olika delar för att bedöma ifall några av dessa individuellt sedda hade negativa verkningar för konkurrensen och i så fall huruvida dessa var nödvändiga. Accessoriska begränsningar som är förutsättningar för ett förfarandes funktion och bestånd utgör nämligen inte förbjudna restriktioner jämlikt artikel 81(1), sade Domstolen.

Domstolen betraktade avtalet och dess kontext *ex ante*, dvs. som det tedde sig för parterna vid tillkomsten,<sup>93</sup> och det bedömdes i ljuset av de enskilda klausulerna i kontraktet och deras relation i det ekonomiska sammanhanget.<sup>94</sup>

Domstolen fann två accessoriska begränsningar som bedömdes nödvändiga för franchisesystemets verkan. Den ena gjorde att franchisegivaren kunde kontrollera franchise-tagaren - en detaljist i givarens nätverk - så att produkternas identitet och rykte skulle bibehållas. Den andra säkerställde att det bistånd och den hjälp som givaren enligt avtalet gav åt tagaren inte skulle användas av nätverkets konkurrenter. Förutom dessa restriktioner skulle franchiseavtalet inte ha ingåtts, menade Domstolen. Således var de nödvändiga och omfattades därför inte av förbudet i artikel 81(1).

Principerna om accessoriska begränsningar har legat till grund för en lång rad mål och avgöranden kring olika kontraktstyper som i sig inte bedömts vara konkurrensbegränsande. I *Nutricia*<sup>95</sup> befanns konkurrensbegränsningsklausuler i avtal kring överlåtelse av rörelse vara förenliga med artikel 81(1) då de var nödvändiga för att skydda goodwill vid förvärvet och därmed göra det möjligt ur parternas ögon. Det krävdes dess-

<sup>91</sup> Ett förfarande som bedöms strida mot artikel 81(1) är ogiltigt till dess att det beviljats undantag.

<sup>92</sup> Målet 161/84.

<sup>93</sup> Jämför en värdering *ex post*, eller sett i efterhand då avtalet har ingåtts och satts i verkan.

<sup>94</sup> Domen, § 27.

<sup>95</sup> Målet 42/84.

utom att begränsningarna var rimliga i tid och omfång. I *Nungesser*,<sup>96</sup> som rörde licensavtal om immaterialrätter, ansågs exklusivavtal mellan parterna nödvändiga och godkändes medan exklusivavtal som dessutom påverkade tredje mans möjlighet att konkurrera ogillades. I *Delimitis*-målet<sup>97</sup> accepterades exklusivitet beträffande utbud vid bryggeriavtal. I *Coditel (2)*<sup>98</sup> befanns avtal om exklusiv licens att visa biograffilm vara nödvändigt och därför tillåtet. I *Metro*<sup>99</sup> ansåg Domstolen att avtal om selektiv distribution på grundval av objektiva villkor av kvalitativ natur var nödvändiga för och därför tillåtna i vissa återförsäljaravtal kring högteknologiska eller högkvalitativa produkter.

### 3.6.2 Gøttrup-Klim

Bland domstolarnas praxis finns ett mål som uppvisar vissa grundläggande likheter med ärendet, nämligen *Gøttrup-Klim*.<sup>100</sup> I målet - som var ett förhandsbesked enligt Romfördragets artikel 177 - besvarade Domstolen en rad frågor kring accessoriska begränsningar som aktualiserades av dansk domstols bedömning av ett medlemsavtal hos andelsinköpsföreningen DLG.<sup>101</sup>

Föreningen DLG handlade med jordbruksprodukter för sina medlemmars räkning. Bland DLG:s medlemmar fanns både privatpersoner och andra andelsföreningar. Verksamheten var inte vinstdrivande och överskott från verksamheten fördelades mellan samarbetets medlemmar. I föreningens stadgar fanns bl.a. ett förbud för medlemmarna att delta i annat organiserat inköpsarbete som konkurrerade med föreningen. Domstolen hade inga anmärkningar mot samarbetet i stort men ansåg att förbudet mot dubbel föreningstillhörighet hade vissa negativa verkningar för konkurrensen.<sup>102</sup> Ifall DLG:s medlemmar deltog i konkurrerande samarbeten skulle föreningens kontraheringsstyrka på aktuella marknader försämrast. Då det förelåg ett samband mellan inköpt mängd och pris för de berörda produkterna skulle inköpspriserna i så fall stiga och föreningens förmåga att agera till medlemmarnas förmån minska. Förbudet mot dubbel föreningstillhörighet förhindrade att så skedde och ansågs därför som nödvändigt för att samarbetet i föreningen skulle fylla sin avsedda funktion. Samarbetet bedömdes inte strida mot artikel 81(1).

Målet *Gøttrup-Klim* visar att principen om accessoriska begränsningar är tillämplig vid bedömningen av restriktioner inom ömsesidiga eller icke-vinstdrivande samarbeten och att effekterna av att restriktionerna tas bort måste ställas mot förfarandets funktion för att utreda nödvändigheten av restriktionerna i fråga.

---

<sup>96</sup> Målet 258/78.

<sup>97</sup> Målet 234/89.

<sup>98</sup> Målet 262/81.

<sup>99</sup> Målet 75/84.

<sup>100</sup> Målet 250/92.

<sup>101</sup> En andelsinköpsförening är en frivillig sammanslutning som upprättats för att uppnå gemensamma affärsmässiga mål. Domen § 30.

<sup>102</sup> Domen, § 35.



### 3.7 Några ytterligare ord om nödvändighetsbedömningen

Inom ramen för prövningen enligt artikel 81 skall, såsom diskuterats tidigare, restriktiva bestämmelsers nödvändighet prövas i förhållande till det avtal i vilket de ingår. Detta skall göras antingen i prövningen av om undantag kan beviljas enligt artikel 81(3) eller, ifall principen om accessoriska begränsningar är tillämplig, i bedömningen av vad som utgör konkurrensbegränsning enligt artikel 81(1). Bedömningen är en av de viktigare i artikelns tillämpning och skall därför beskrivas något närmare.

Med nödvändighet menas, som tidigare framhållits, att om begränsningen inte hade funnits så skulle avtalet inte ingåtts eller fylla sin funktion, eller också så skulle det fullföljas till en betydligt högre kostnad under en längre period eller med betydligt sämre utgångsläge för att lyckas.<sup>103</sup> Nödvändigheten kan således fastställas utifrån flera olika kriterier. Domstolen och Kommissionen brukar i möjligaste mån sträva efter att göra bedömningen utifrån objektiva grunder. Ett sätt att göra detta kan vara att undersöka ifall reglerna som skall bedömas påverkar den avsedda funktionen av det förfarande eller avtal i vilka de ingår. Fungerar avtalet som avsett även utan reglerna kan de inte anses nödvändiga. Är det å andra sidan så att avtalets funktion på ett eller annat sätt förfelas kan reglerna vara nödvändiga. I exempelvis målet *Gøttrup-Klim* bedömdes som tidigare berörts ett förbud för medlemmarna att delta i andra inköpssamarbeten som nödvändigt för samarbetets funktion. Detta var att gemensamt kunna köpa in jordbruksprodukter till låga priser, och eftersom det i fall medlemmar tilläts delta även i andra samarbeten skulle bli dyrare för de kvarvarande så skulle funktionen motverkas.

Många gånger kommer dock nödvändighetsbedömningen att utgå från avtalsparternas vilja. I franchisesammanhang i stort har Domstolen ofta accepterat begränsningar för att skydda franchisegivarens affärshemligheter, rykte och affärsidentitet då sådana begränsningar ansetts avgörande för att parterna skall vilja ingå avtal. I andra sammanhang har den godkänt olika sorters exklusivitet för att uppmuntra kommersiellt risktagande, t.ex. då det gällt att introducera en ny produkt.<sup>104</sup> Således läggs parternas åsikter till grund för vad som bedöms vara nödvändigt i det att om de inte vill ingå ett avtal förutan vissa restriktioner brukar dessa - såvida de inte är mer inskränkande än vad som krävs för att säkerställa de åsyftade handlingsbegränsningarna - anses nödvändiga. Naturligtvis innebär detta inte att alla restriktioner som parter i olika avtal påstår vara viktiga okritiskt skall godkännas. Kommissionen och Domstolen försöker i regel objektivisera bedömningen genom att granska hur avtalets syfte i stort påverkas med eller utan restriktionerna och sedan fråga sig vad parter till ett liknande avtal i allmänhet skulle vilja. I många av dessa fall har emellertid inga direkta och mätbara effekter av restriktionernas vara eller inte vara konstaterats och det har i avgörandet inte med säkerhet sagts att avtalens syften förfelas dem förutan. I stället bygger bedömningen på parternas inställning - teoretiserad eller inte - till att delta i avtalet och kommer därför i grund och botten att vara subjektiv.

Restriktionerna i fråga får inte heller vara mer inskränkande än vad som krävs för att de skall uppnå sitt syfte.<sup>105</sup> Med detta menas inte vilken betydelse de har för förfarandet i

<sup>103</sup> Se avsnitt 3.6 ovan.

<sup>104</sup> Jfr exempelvis Larsén s 64 ff.

<sup>105</sup> Se exempelvis målet 250/92.

stort utan vilken effekt de har för den handlingsbegränsning de syftar till att säkerställa. Till exempel får sanktioner för brott mot restriktionerna inte vara orimligt hårda.

# 4 Bakgrunden till beslutet

## 4.1 Undantagsbeslutet 1985

Överenskommelser i syfte att säkerställa lojaliteten mellan IG:s medlemsklubbar genom enhetlig premieberäkning har förekommit i olika former allt sedan det första pool-avtalet.<sup>106</sup> Det avtal med de största likheterna till dagens utarbetades under slutet av 1970-talet och detta "ursprungliga" IGA framlades för Kommissionens granskning för första gången år 1981.<sup>107</sup>

Kommissionen ansåg att reglerna i IGA begränsade konkurrensen mellan klubbarna och fann till en början inga anledningar att bevilja undantag. 1983 inleddes en formell process.

Kommissionen hade bl.a. synpunkter på vissa regler om avgifter i samband med utträde ur klubbar (s.k. release calls), på sammansättningen av den expertkommitté som skulle bedöma rimligheten i åsatta premierater och - vilket kom att orsaka omfattande diskussioner med IG - på reglerna kring premieberäkning vid byte av klubb. Då det ursprungliga IGA framlades för granskning kunde klubbyte endast ske enligt den s.k. 20 februari-proceduren, enligt vilken en klubb bara kunde tariffera en ny medlem lägre än vad dennes tidigare klubb gjort ifall den tidigare klubbens tariffering var orimligt hög. Fanns så inte vara fallet kunde den nya klubben straffas genom att förlora rätt till täckning ur poolen i två år för krav orsakade av de berörda skeppen. Kommissionen ansåg att svårigheterna i att bedöma huruvida tidigare premier verkligen var orimliga tillsammans med hotet om kännbara sanktioner hindrade konkurrensen mellan klubbarna. Under följande förhandlingar modifierades IGA, främst genom införandet av den tidigare nämnda 30 september-proceduren och en förändring av expertkommitténs sammansättning.<sup>108</sup>

I december 1985 meddelade Kommissionen sitt beslut.<sup>109</sup> I korta ordalag fann den att samarbetet i stort inte missgynnade konkurrensen på marknaden för P&I-försäkringar men att reglerna om tariffering i samband med klubbyte gjorde det. För dessa regler be-

---

<sup>106</sup> Eivindstad, a a s 4.

<sup>107</sup> Artikel 4 i förordning 17/62 stadgar att överenskommelser och beslut m.m. av det slag som beskrivs i artikel 81(1) skall anmälas till Kommissionen.

<sup>108</sup> Ett steg i att underlätta denna bedömning var att ändra sammansättningen i den härför ansvariga expertkommittén som vid framläggandet av IGA bestod av en representant från vardera inblandad klubb. Kommissionen såg risken att enhälliga beslut om en tidigare tarifferings orimlighet kanske inte kunde fattas med en sådan sammansättning och ställde kravet att en ytterligare medlem togs in, oberoende från de två partsombuden och utsedd gemensamt av dessa. Dessutom ändrades kommitténs procedur i vissa avseenden. Trots dessa förändringar var Kommissionen dock inte tillfreds med konkurrenssituationen mellan klubbarna.

<sup>109</sup> Beslutet har titeln 85/615/EEC: Commission Decision of 16 Dec. 1985 relating to a proceeding pursuant to art 85 of the EEC Treaty, och finns publicerat i O.J. NO. L 376, 31/12/1985.

viljades undantag enligt artikel 81(3).<sup>110</sup> I sitt resonemang i undantagsbeslutet menade Kommissionen att de två procedurerna tillsammans gjorde att klubbyte kunde ske under godtagbara former i och med att 30 september-proceduren kunde fungera som en säkerhetsspärr för redare som ville kontrollera sin klubbs premie i jämförelse med andra klubbars.<sup>111</sup> Den påpekade att procedurerna som säkerställde lojalitet mellan klubbarna var av stor betydelse för samarbetet.<sup>112</sup> Restriktiviteten beträffande möjligheterna att konkurrera ansågs nödvändiga för att uppnå ett antal mål som var av avgörande betydelse för kravfördelningen - nämligen ömsesidigt förtroende mellan de medverkande klubbarna i det att diskriminerande tariffering inte förekommer, kontinuitet i medlemskapet inom de respektive klubbarna vilket medför ökade möjligheter till att på ett riktigt sätt kunna bedöma prestationer och risker, en stabilitet i premiesättningen och intäktsflöden vilket medför en större förutsebarhet beträffande försäkringskostnaderna för deltagande redare och slutligen - vilket möjligen kan ses som summan av de föregående - poolens fortbestånd.<sup>113</sup> Med andra ord menade Kommissionen att samarbetet inte var möjligt utan de begränsningar reglerna i fråga medförde.

Undantaget gällde till den 20 februari 1995 och kombinerades med en skyldighet för IG att rapportera alla ändringar i avtalet.<sup>114</sup> Under den följande tioårsperioden förändrades inte IGA:s regler på något väsentligt sätt.

## 4.2 Processen inför beslutet 1999

I februari 1995 begärde IG en förlängning av undantaget. Från klubbarnas håll trodde man att beslutet skulle vara en formalitet eftersom förhållandena i stort sett var desamma som då undantaget beviljades och man inte fått några indikationer på att Kommissionen skulle ha ändrat sin inställning gentemot samarbetet.<sup>115</sup>

Begäran om förlängning av undantaget blev emellertid inlämnad vid en tidpunkt då man inom IG förde en debatt om huruvida nivån av täckning skulle begränsas (som tidigare nämnts fanns vid den tiden ingen övre nivå på poolens ansvar). En kompromiss om att införa en generell begränsning till 20 % av respektive skepps begränsningsfond enligt Londonkonventionen överenskoms under hösten 1995. Det stod då klart att vissa redare - bl.a. genom the Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC), en intresseorganisation för grekiska redare - inte var tillfreds med detta och verkade för ytterligare begränsningar. I samband med att Kommissionen inbjöd intresserade tredje parter att inkomma med synpunkter klagade GSCC på poolsamarbetet och anförde att deras medlemmar var tvungna att teckna en högre ansvarstäckning än de hade behov av.

När Kommissionen bildat sig en överblick i frågan beslöt den i juni 1997 att inleda en formell process i ärendet.<sup>116</sup> Som ett första steg i denna process sändes ett Statement of

---

<sup>110</sup> De nuvarande artiklarna 81 och 82 i Romfördraget var tidigare numrerade 85 och 86. För enkelhets skull kommer jag i det fortsatta enbart att referera till dem enligt den nuvarande numreringen.

<sup>111</sup> Beslutet 1985, § 48.

<sup>112</sup> Beslutet 1985, §§ 34-37.

<sup>113</sup> Beslutet 1985, § 47.

<sup>114</sup> Beslutet 1985, § 1.

<sup>115</sup> Eivindstad, a a s 5 f.

<sup>116</sup> Jfr artikel 3(1) i förordning 17/62.

Objections (SO)<sup>117</sup> till IG i vilket riktades invändningar mot samarbetet på två huvudpunkter. Den första av dessa gällde den gemensamma nivån av täckning och grundade sig på klagomålet från GSCC. Kommissionen menade härvidlag att den gemensamma täckningsnivån som klubbarna erbjöd var konkurrensbegränsande i och med att klubbarna förhindrades att erbjuda andra och markant lägre nivåer, något som många redare önskade. Den andra huvudpunkten gällde procedurerna kring klubbyte och grundades i Kommissionens eget initiativ i anledning av klubbarnas ansökan om förnyat tillstånd.<sup>118</sup> Man menade - liksom tidigare - att reglerna i IGA kring premieberäkning i samband med klubbyte begränsade friheten att sätta pris på försäkringen vilket utgjorde en av huvudkomponenterna i konkurrensen klubbarna emellan.<sup>119</sup> Den s.k. 30 september-proceduren som infördes i samband med att undantaget beviljades hade inte använts tillräckligt ofta för att kunna anses ha någon positiv effekt på konkurrensen. Kommissionen menade därför att förutsättningar för att bevilja förlängning inte förelåg. Den var sparsam i sitt resonemang kring artikel 81(3) och konstaterade kort att reglerna i IGA inte tillförsäkrade några speciella fördelar till industrin eller konsumenterna och att något undantag därför inte kunde beviljas.<sup>120</sup> Av den relativt omfattande diskussion som fördes kring resonemanget i undantagsbeslutet 1985 och varför detta inte längre var riktigt framgår också att Kommissionen inte längre ansåg att reglerna i IGA var nödvändiga för samarbetet,<sup>121</sup> och även om ingen direkt koppling gjordes utgör ju också detta faktum en anledning till att inte bevilja undantag.<sup>122</sup> Förutom dessa huvudpunkter hade Kommissionen synpunkter bl.a. på principer för tarifiering av tankers och för beräkandet av s.k. release calls. Då ingen av dessa frågor orsakat några större diskussioner mellan parterna kommer de inte att beröras.

I anledning av Kommissionens SO och på andra sätt framförda synpunkter såg IG över sina avtal och man beslöt bl.a. att sänka ansvaret för overspill till först 20 % och senare 2,5 % av respektive skepps begränsningsfond enligt Londonkonventionen 1976.<sup>123</sup>

I det svar IG sände Kommissionen i september 1997 invände man på många punkter mot Kommissionens tolkning och bedömning av IG:s verksamhet och avtal.<sup>124</sup> I huvudsak menade IG att frågan om nivån av täckning var tillfredsställande bemött genom sänkningen av ansvaret och att regleringen i IGA av klubbyte var nödvändig för samarbetets bestånd och därför inte omfattades av förbudet mot konkurrensbegränsande avtal.

Efter det att IG svarat fördes diskussioner och förhandlingar i båda frågorna och under sommaren och hösten 1998 framlades Poolavtalet respektive IGA på nytt för Kommissionens granskning. Poolavtalet kom i huvudsak att innehålla samma begränsning som

<sup>117</sup> En SO är det första steget i Kommissionens formella beslutsprocess. Den informerar parterna om invändningar och ger dem möjlighet att anpassa eller förändra sina förfaranden före det slutgiltiga beslutet fattas. Allt som diskuteras eller berörs och alla bevis som tas upp kan sedan läggas till grund för detta. Kommissionen får inte besluta i frågor som parterna inte givits möjlighet att bemöta. Se Whish, a a s 305. Ärendets SO är daterad 03-06-1997 och har diarienummer SG(97) D/4162.

<sup>118</sup> Detta är Kommissionens rätt enligt artikel 3(1) i förordning 17/62.

<sup>119</sup> SO, §§ 97-100.

<sup>120</sup> SO, § 143.

<sup>121</sup> SO, § 101 och framåt.

<sup>122</sup> Jfr det första negativa kriteriet i artikel 81(3). Kommissionen är emellertid inte alltid konsekvent i sitt användande av nödvändighetskriteriet, och till detta skall återkommas senare. Se kritik i Korah, a a s 269 ff.

<sup>123</sup> Se avsnitt 2.3.1 ovan.

<sup>124</sup> International Group of P & I Clubs Response to the statement of objections of the Commission of the European Communities dated 3<sup>rd</sup> June 1997, 16 September 1997.

införts tidigare, dvs. till 2,5 % av begränsningsfonden eller sammanlagt 4,25 miljarder USD. Dessutom infördes en klagörande bestämmelse om att klubbarna hade full frihet att utanför poolsamarbetet ställa ut försäkringar med olika täckningsnivåer.<sup>125</sup> Principerna om tarifiering i IGA ändrades inte någon större utsträckning. Efter samråd med Kommissionen överenskom klubbarna dock att ändra sina regler så att tarifieringsbestämmelserna endast omfattar kostnaderna för krav och för reassurans. På detta sätt hamnade respektive klubbs administrativa kostnader - som ju inte är gemensamma för alla samarbetets medlemmar - utanför tarifieringen och priskonkurrens på detta område blir möjlig.<sup>126</sup>

---

<sup>125</sup> Poolavtalets appendix III paragraf 5.

<sup>126</sup> Beslutet, § 34.

# 5 Beslutet 1999

## 5.1 Beslutet i sammandrag

Den 12 april 1999 meddelade Kommissionen sitt beslut i ärendet.<sup>127</sup> Dess resonemang i de två huvudfrågorna lyder i korthet på följande sätt.

Den gemensamma täckningsnivån bedöms falla utanför ramen för artikel 81(1). Samarbetet för kravdelning i stort är konkurrensfrämjande i det att det möjliggör att P&I-försäkring av aktuell storlek över huvud taget kan erbjudas, menar Kommissionen, och slår fast att sådana restriktiva delar som är nödvändiga för samarbetets funktion därför inte omfattas av förbudet mot konkurrensbegränsningar. Det anses sedan oundvikligt att ett ömsesidigt samarbete av IG:s typ faktiskt begränsar handlingsfriheten i vissa avseenden för de deltagande klubbarna. Bl.a. finns det inga användbara metoder att kompensera klubbar inom systemet för att andra klubbar erbjuder högre nivåer av täckning, och därför är de restriktioner som ligger i att samarbetets medlemmar måste erbjuda en och samma gemensamma täckningsnivå nödvändiga.

Restriktionerna i klubbarnas möjligheter att tarifiera nya medlemmar anses ha till effekt att begränsa konkurrens. Beträffande den delen av kraven som täcks av klubbarna gemensamt – dvs. till belopp över retentionsnivån för varje enskilt krav – bedöms dock restriktionerna som nödvändiga i det att de säkerställer en lojalitet mellan klubbarna för utan vilken samarbetet inte skulle fungera, och därför sägs de vara förenliga med artikel 81(1). För den del av krav som inte fördelas inom samarbetet utan enbart täcks av den klubb vari det skadeorsakande skeppet är försäkrat anses reglerna däremot inte fylla någon nödvändig funktion. Härvidlag anser Kommissionen dock att samarbetet uppfyller förutsättningarna i artikel 81(3), och det beviljas därför undantag.

I förbigående kan också nämnas att beslutet berör frågan om huruvida samarbetet om erbjudande av försäkring med en bestämd täckningsnivå utgör missbruk av dominant position enligt Romfördragets artikel 82. Kommissionen anser att IG tveklöst intar en dominant position men finner att denna inte missbrukas då klubbarna har frihet att utanför samarbetet erbjuda såväl högre som lägre täckningsnivåer och då marknaden dessutom synes nöjd med den befintliga nivån. Likaså omfattar beslutet frågor om bl.a. ett krav att alla klubbar måste godkänna varandras försäkringsvillkor och om gemensamma inköp av reassurans. Nu nämnda delar av beslutet skall dock inte beröras i den fortsatta framställningen.<sup>128</sup>

---

<sup>127</sup> Beslutet publicerades i Official Journal L 125 s 12-31.

<sup>128</sup> Se avsnitt 1.4 ovan.

## 5.2 Vissa gemensamma bedömningar

För de båda huvudfrågorna gör Kommissionen vissa gemensamma bedömningar.

Kommissionen konstaterar i relativt korta ordalag att samarbetet i IG uppfyller märkbarhets-, samhandels- och samarbetskriterierna i artikel 81(1).<sup>129</sup>

Kommissionen drar i sin bedömning av den relevanta marknaden slutsatsen att P&I-försäkringen utgör en distinkt produktmarknad.<sup>130</sup> Dess nivå av utbytbarhet gentemot andra marina försäkringar är låg, såväl från utbuds- som från efterfrågesidan. Det finns en begränsad grad av utbytbarhet på utbudssidan i jämförelse med s.k. kaskoförsäkrare som ibland erbjuder P&I-försäkring till låga nivåer. I detta låga segment kan också oberoende P&I-klubbar och kommersiella försäkringsgivare agera. Vad gäller den reassurans som P&I-klubbarna erbjuder varandra gör Kommissionen en distinktion beroende på täckningsnivån. Upp till omkring 2 miljarder USD kan reassuransen inom P&I-samarbetet anses som en del av den världsomspännande marknaden för marin återförsäkring. För att erbjuda högre nivåer krävs en stor andel av marknaden för att uppnå tillräcklig riskspridning och i dagsläget är det bara IG som har detta. Kommissionen anser denna del vara distinkt. Såväl marknaden för P&I-försäkring som den för marin reassurans konstateras vara världsomspännande.<sup>131</sup>

Kommissionen gör också bedömningen att IG:s kravfördelande samarbete i stort inte är konkurrensbegränsande. Försäkringsverksamhet förklaras utgöra en form av skalekonomi.<sup>132</sup> För att kunna försäkra en viss typ av risk måste ett visst antal enheter försäkras och detta minimiantal kan uppnås antingen av en aktör eller av flera i samarbete. Enligt uppgifter som Kommissionen tagit fram krävs att en eller en grupp av aktörer försäkrar en marknadsandel om mer än 50 % av dagens sjöfart för att kunna erbjuda P&I-försäkring i den storlek IG gör.<sup>133</sup> Utan denna storlek kan kommersiell reassurans inte tecknas och ett kravfördelande samarbete vore inte ekonomiskt hållbart. Således kan IG:s samarbete i stort inte sägas begränsa konkurrens utan i stället möjliggöra agerande på en produktmarknad där de enskilda klubbarna annars inte haft tillträde.

Kommissionen konstaterar sedan att det för samarbeten av IG:s typ är nödvändigt med vissa överenskommelser om gemensamt agerande. Sådana överenskommelser är inte att anse som konkurrensbegränsande, säger Kommissionen, ifall samarbetet för vilket de är nödvändiga möjliggör att dess medlemmar kan erbjuda en produkt eller tjänst som de på egen hand inte kunnat.

Jag finner ingen anledning att gå närmare in på någon av de här nämnda bedömningarna. I de följande två kapitlen skall jag dock granska de två huvudfrågorna närmare – den första rörande den gemensamma täckningsnivån i nästa kapitel, och den andra om tariffreglerna i det därpå följande.

---

<sup>129</sup> Beslutet §§ 50 och 51, 95 samt 101.

<sup>130</sup> Beslutet, §§ 52-64.

<sup>131</sup> Anledningen till att den relevanta marknaden bestäms är, som framhållits tidigare, att skapa en utgångspunkt för bedömningar av konkurrens och konkurrensbegränsningar. I sina bedömningar härvidlag i beslutet knyter Kommissionen emellertid sällan an till den relevanta marknaden, vilket skall kommenteras ytterligare senare.

<sup>132</sup> Eng. *economies of scale*. Beslutet, § 69.

<sup>133</sup> Den minimidimension resonemanget utgår från har beräknats utifrån en analys Kommissionen gjort av tillgängligheten av reassurans för försäkrare i varierande storlekar. Uppgifterna motsägs inte av IG.



# 6 Den gemensamma täckningsnivån

En av de två huvudsakliga invändningar Kommissionen hade mot IG:s samarbete vid processens inledande var att klubbarnas handlingsfrihet begränsades genom att de alla var tvungna att erbjuda en och samma nivå av täckning, och detta sades vara konkurrensbegränsande i strid mot artikel 81(1). I det följande skall granskas beslutet i denna del, och eftersom det varit av betydelse såväl för beslutet som för hur klubbarna utformat sitt samarbete också något av det som skett under processen.

## 6.1 Beslutet

I beslutet synes Kommissionen vara av en delvis liknande åsikt.<sup>134</sup> Samarbetandet om en nivå innebär, efter vad som kan uttydas av den något dunkla motiveringen, att klubbarna förhindras att erbjuda också andra nivåer, och eftersom varje klubbmedlem kan ha individuella täckningsbehov förhindrar regleringen härvidlag att klubbarna konkurrerar genom att möta varje medlems önskemål. Poolavtalet - i vilket regleringen om den gemensamma nivån ingår - ändrades inför beslutet på så sätt att där nu klargörs att det är fritt upp till klubbarna att utanför ramen för Poolavtalet samarbeta om täckning av krav till högre nivåer än den gemensamma. Ingenting hindrar heller klubbarna från att på egen hand erbjuda sina medlemmar täckning till lägre nivåer. Kommissionen bedömer det dock som nödvändigt att man inom samarbetet enas om att erbjuda åtminstone en gemensam nivå eftersom ingen klubb skulle vilja vara med att täcka krav till högre nivåer än dess egna som andra klubbar beviljat. I ett ömsesidigt kravdelningssamarbete där medlemmarna inte tar ut annat än självkostnaden för sina försäkringar finns det nämligen ingen användbar metod att tvinga de medlemmar som beviljar täckning för högre krav att kompensera de övriga. Nödvändiga delar i det konkurrensfrämjande samarbetet omfattas inte av förbudet mot konkurrensbegränsningar i artikel 81(1), konstaterar Kommissionen, och meddelar i linje med detta ett icke-ingripandebesked.

## 6.2 Granskning

Enligt min mening gör Kommissionen materiellt riktiga bedömningar utifrån de omständigheter som läggs till grund och den drar riktiga slutsatser. I resonemanget följs tydligt de steg gällande rätt föreskriver. Till att börja med undersöks huruvida det kravfördelande samarbetet i stort begränsar eller gynnar konkurrens. Efter att ha kommit fram till att förfarandet är en förutsättning för aktivitet på marknaden i fråga och således positivt för konkurrensen granskar Kommissionen enskilda delar för att se om någon av dessa innehåller restriktioner mot parterna, och då sådana visar sig finnas utreds huruvida de är

---

<sup>134</sup> Beslutet, §§ 75-79.

nödvändiga för att förfarandet skall fylla sin funktion och i så fall förenliga med artikel 81(1).

Om detta finns i sig inte så mycket att säga i det här sammanhanget annat än att det uppenbarligen är Kommissionens mening att en konkurrensprövning skall ske med hänsyn taget till principen om accessoriska begränsningar – den nämner också begreppet och den hänvisar till målet *Gøttrup-Klim*.<sup>135</sup>

En annan intressant aspekt rör nödvändighetsbedömningen. Kommissionen bedömer ju överenskommelsen om en gemensam nivå som nödvändig och motiverar det med att klubbarna förutan denna inte skulle vilja vara med att samarbeta. I sitt resonemang har Kommissionen enligt min mening helt rätt. Vad som bör noteras inför fortsättningen är att det nödvändighetsbegrepp som används inte är absolut utan relaterat till parternas vilja. Inom konkurrensrätten är en sådan subjektiv nödvändighet inget främmande, vilket berörts tidigare.

## 6.3 Kommissionens svängning i processen

Inte bara själva beslutet är viktigt för IG utan också processen inför beslutets fattande. Som tidigare berörts har Kommissionen svängt i några viktiga bedömningar i denna delfråga och varför så skett är naturligtvis av visst intresse. Några av dessa svängningar kan kanske förklaras med att Kommissionen under processens gång kommit att få en annan förståelse för samarbetet eller konkurrensrättens tillämpning på det – vilka orsaker båda kunde kommenteras – och andra med att förhållanden till följd av Kommissionens inledande markeringar kommit att ändras.

I detta avseende finns några funderingar kring denna huvuddel av processen.

### 6.3.1 Den gemensamma täckningsnivån

I SO menade Kommissionen att samarbetandet om en gemensam täckningsnivå begränsade konkurrensen i och med att det förhindrade klubbarna att erbjuda andra nivåer. Restriktiviteten i detta ansågs vara alltför omfattande och därför inte nödvändig för samarbetets funktion, och ansågs därför strida mot artikel 81(1).<sup>136</sup> Kommissionen menade att klubbarna borde komma överens om en gemensam nivå men också ha rätt att sluta ytterligare avtal om att dela krav till högre nivåer. Detta var något som klubbarna själva utrett och ansåg möjligt.

Enligt min uppfattning var Kommissionens argumentation kring den alltför stora restriktiviteten i överenskommelsen om en gemensam täckningsnivå grundlös. Den har hela tiden erkänt att det är nödvändigt att de i samarbetet medverkande klubbarna kommer överens om en gemensam maximalnivå på täckning. Att vissa eller alla av dem sedan kommer överens om ytterligare samarbeten till högre nivåer - så att den ursprungliga gemensamma nivån blir en miniminivå - är så länge det befintliga avtalet inte förbjuder det en helt annan fråga. Poolavtalet ändrades inför beslutet så att slutandet av sådana ytterligare överenskommelser - vare sig de andra nivåerna ligger över eller under IG:s gemensamma - nu uttryckligen har tillåtits. Såvitt jag kunnat finna har det dock aldrig varit för-

---

<sup>135</sup> Beslutet, § 67.

<sup>136</sup> SO, §§ 130-135.

bjudet och ändringen synes mig därför kosmetisk.<sup>137</sup> Vilka nivåer de individuella klubbarna vill samarbeta om att försäkra utanför Poolavtalet – och om de över huvud taget vill göra det – bör rimligtvis bara vara upp till dem själva att avgöra. Så länge det inte är förbjudet kan det inte på något sätt ses som en konkurrensrättslig brist i Poolavtalet förutsättningar för sådant inte gives. Och Poolavtalet var det som granskades.

### 6.3.2 Storleken av täckningen

I SO anförde Kommissionen synpunkter inte bara mot att en gemensam nivå av täckning överenskommits utan också mot var denna nivå låg. Kommissionen menade att den då rådande täckningsnivån inte tillfredsställde den befintliga efterfrågan eftersom många redare sades önska markant lägre nivåer och att överenskommelsen därför utgjorde en restriktion beträffande utbudet av produkter.<sup>138</sup> Just sådana begränsningar exemplifieras som konkurrensbegränsande i artikel 81(1) litra b. Denna invändning berörs inte i beslutet annat än att där i förbigående påpekas att det inte är upp till Kommissionen utan till samarbetets medlemmar att avgöra i vilken omfattning man skall erbjuda försäkring.<sup>139</sup> Invändningen har dock varit mycket viktig för ärendet - det var nämligen till stor del på grund av GSCC:s klagomål på just nivån på täckningen som hela processen inleddes. Som redogjorts för tidigare reagerade också IG på invändningarna härvidlag och sänkte nivån till den nuvarande. Resonemanget kring denna fråga, klubbarnas respons och det faktum att den inte nämns i beslutet innehåller vissa intressanta frågeställningar, och jag finner det motiverat att granska turerna lite närmare.

Denna fråga har mycket gemensamt med spørsmålet om den gemensamma nivån och de har under processens gång ofta behandlats tillsammans. Skillnaden ligger i att medan den förra frågan rörde det konkurrensbegränsande i att erbjuda *en* nivå rör denna *var denna nivå ligger*. I praktiken riktade sig invändningen mot att nivån var för hög.

Från klubbhåll har hela tiden framförts att det oavsett vilken nivå som erbjuds kommer att finnas redare som efterfrågar lägre nivåer, och möjligen också högre. Att alla inte kan tillfredställas i detta hänseende är en inneboende effekt av att samarbeta om en gemensam nivå. Jag delar klubbarnas inställning i detta. Konkurrens – om man med det menar möjligheten att fritt variera utbud så att det möter efterfrågan – begränsas ju i princip lika mycket var den gemensamma nivån än ligger, och för mig är det därför svårt att förstå vad invändningen om att den då rådande nivån var för hög haft i Kommissionens konkurrensrättsliga resonemang att göra. Om invändningen å andra sidan ansågs relevant har jag svårt att förstå varför den dragits tillbaka. Dagens täckningsnivå ligger fortfarande långt över de största krav som någonsin måst täckas och det finns sannolikt många redare som

<sup>137</sup> Den ursprungliga lydelsen av artikel 5 i Poolavtalets appendix III var “An Overspill Claim shall not be eligible for pooling in excess of an amount equal to the aggregate of the Club Limits of all of the Associations.” Bestämmelsen tar syfte på kravfördelningen inom samarbetet och innebär att inga högre krav kan komma i fråga för pool-delning än vad den sammanlagda summan av vad alla medlemsklubbar maximala täckningsnivåer medger, m.a.o. att det finns en gemensamt gällande maximalnivå för kravtäckning. Bestämmelsen är tillämplig inom Poolavtalets ramar, dvs. på poolsamarbetet. Ingenstans i avtalet stadgas att det reglerar alla förhållanden mellan parterna eller att de utanför avtalet är förhindrade att överenskomma annat. Den under processen tillagda kompletteringen med innebörden att klubbarna är fria att utanför Poolavtalet samarbeta om andra nivåer kan därför bara ses som ett förtydligande av det redan gällande läget och inte som någon förändring i sak.

<sup>138</sup> SO, §§ 124-129.

<sup>139</sup> Beslutet, §§ 65-67.

skulle föredra betydligt lägre nivåer.<sup>140</sup> Att täckningsnivån nu sänkts bör därför inte påverka den rättsliga bedömningen – möjligheten att fritt variera utbud så att det möter efterfrågan är ju fortfarande begränsad, i princip lika mycket som tidigare. Att den faktiska nivån på täckning är en annan har ju inte med den rättsliga principen att göra, och därför kan jag inte riktigt se anledningen till att Kommissionen är nöjd. Hur är det då Kommissionen kan ha menat?

I beslutet förklarar Kommissionen nu uttryckligen att den anser det vara upp till IG:s medlemsklubbar att avgöra var täckningsnivån skall ligga, och den säger därmed – om än indirekt – att den inte delar sin tidigare uppfattning om att en viss (hög) nivå är konkurrensbegränsande. Detta är enligt min mening en riktig inställning. Intressant är dock att fråga sig varför Kommissionen intog sin ursprungliga inställning. Såvitt jag kan se föreligger inga svårtolkade omständigheter i ärendet i detta avseende som Kommissionen kan ha bedömt fel. Inte heller bör det principiella i frågan ha varit särskilt svår-knäckt. Den relevanta frågeställningen är nämligen en som Kommissionen ställs inför i så gott som vartenda avgörande och rör den för avtal över huvud taget så grundläggande att samarbete mellan parter om ett alternativ ofta medför att genomförandet av andra alternativ hindras.<sup>141</sup> Om A, till exempel, säljer en bil till B, så kan han inte sälja den till C eller D. Detta kan ju på sätt och vis sägas hindra konkurrens i och med att utbudet påverkas, men eftersom det är en inneboende följd av avtalet är det inget i sig som konkurrensreglerna syftar till att påverka. På grund av detta kan jag inte tro att Kommissionen misstagit sig i sin bedömning från början - den måste ha resonerat som den gjorde väl medveten om det var principiellt oriktigt. Något annat än rättsliga överväganden måste därför ha motiverat Kommissionen. Läger man an ett praktiskt perspektiv på frågan framstår det hela möjligen med större klarhet. Genom att anmärka på täckningsnivån bidrog nämligen Kommissionen till att IG sänkte den, och därför kan antas att strävan efter sänkningen i sig var målsättningen med Kommissionens agerande. Min misstanke är att Kommissionen låtit sig påverkas, kanske av sådana klubbmedlemmar som eftersträvat sänkningar, och att den utnyttjat sitt inflytande för att nå detta mål. Då det i så fall har skett helt i avsaknad av rättsliga motiv är det högst anmärkningsvärt, och Kommissionen har gått långt utanför sin uppgift att på ett opartiskt sätt bevaka konkurrensreglernas efterlevnad inom unionen.

---

<sup>140</sup> Sambandet mellan samarbetets täckningsnivå och den individuella klubbmedlemmens risk är det att klubbarna vid täckandet av stora krav måste kräva in medel från samtliga sina medlemmar, vid behov ända upp till den nivå man avtalat. Nivån bygger som tidigare förklarats på summan av alla deltagande redares ansvar enligt en viss konvention och ju högre den satts desto högre blir det belopp som kan utkrävas för varje redare. Det är förmodligen säkert att anta att många redare som inte engagerar sig i olje- eller passagerarfart (vika är de beloppsmässigt mest riskabla) hellre skulle medverka i ett samarbete där den gemensamma täckningsnivån var lägre och riskerna därmed mer begränsade.

<sup>141</sup> Det är dessvärre inte någon ovanlighet att Kommissionen är vid i sina bedömningar av vad som utgör konkurrensbegränsningar. Många gånger utgår den ifrån att restriktioner i agerande (eng. *restriction of conduct*) är att jämföras med restriktioner i konkurrens (*restriction of competition*), trots att långt ifrån allt som begränsar avtalsparters möjligheter att agera faktiskt innebär att konkurrens begränsas. Det vore därför önskvärt om Kommissionen alltid tog för vana att ordentligt utreda vad som verkligen är fallet. I den nu aktuella frågan kan emellertid knappast kan råda något tvivel.

# 7 Tarifferingsreglerna i IGA

## 7.1 Inledning

Den andra delen av processen gäller International Group Agreement, det avtal som bl.a. reglerar klubbarnas konkurrens inom samarbetet.<sup>142</sup> Den centrala frågan härvidlag rör principerna för tarifiering i samband med klubbyte och huruvida de begränsningar i klubbarnas agerande som de två procedurerna innebär utgör otillåtna konkurrensbegränsningar. Huvuddragen i Kommissionens beslut är som redan berörts att det kravfördelade samarbetet i stort främjar konkurrens medan tarifferingsreglerna i fråga är konkurrensbegränsande. Beträffande den delen av kraven som täcks av klubbarna gemensamt bedöms restriktionerna som nödvändiga och därför förenliga med artikel 81(1). För den del av krav som inte fördelas inom samarbetet anses reglerna inte vara nödvändiga inom ramen för artikel 81(1) men väl uppfyllande förutsättningarna i artikel 81(3), och de beviljas således undantag.

För att tydligt åskådliggöra beslutet och dess resonemang och för att kunna utvärdera det i förhållande till konkurrensrätten och de omständigheter som präglar ärendet skall jag granska det efter de steg som gällande rätt föreskriver.

## 7.2 Konkurrensbegränsningsbedömningen

Såsom visats skall en konkurrensbedömning till att börja med undersöka ifall det granskade förfarandet har till syfte eller effekt att begränsa konkurrens. Kommissionens bedömer att IG:s kravfördelade samarbete i stort är konkurrensfrämjande, vilket redan berörts, och då jag delar den uppfattningen skall jag inte kommentera detta vidare.

Nästa steg i bedömningen är att undersöka förfarandets delar. Hur resonerar då Kommissionen beträffande de tarifferingsregler som är föremål för undantagsprövningen?

### 7.2.1 Beslutet

Kommissionen konstaterar kortfattat att den s.k. 20 februari-proceduren för tarifiering i samband med klubbyte begränsar klubbarnas frihet att konkurrera i premiesättningen.<sup>143</sup>

<sup>142</sup> Kring IGA hade Kommissionen flera invändningar vid processens inledande. Förutom den i uppsatsen berörda diskuterades vissa specialregler kring tankers och vissa kring beräkningen av tillskott då en redare trätt ur en klubb (s.k. release calls). Reglerna kring release calls konstateras i beslutet vara nödvändiga för samarbetets funktion, och bedömningen av specialreglerna kring tarifiering av tankers går till stora delar hand i hand med den i IGA-frågan i stort. Då ingen av frågorna orsakat några nämnvärda diskussioner i sammanhanget kommer jag inte att beröra dem. Se avsnitt 1.4 ovan om avgränsningar.

<sup>143</sup> I beslutets bakgrundsdel nämner Kommissionen kort att 30 september-proceduren inte används vid klubbyte och väljer sedan att helt bortse från den vid sin bedömning av konkurrensen inom samarbetet. De regler för tarifiering i

Proceduren är som tidigare berörts tillämplig i samband med att redare byter klubb för något eller några av sina skepp eller då redaren vill försäkra ett nyförvärvat skepp i en annan klubb än där han tidigare är medlem. I dessa fall får den nya klubben tillämpa skeppet eller skeppen i fråga lägre än den tidigare klubben endast om dennas premie bedömts som orimligt hög. Trots att IGA förändrats så att klubbarna nu har full frihet att konkurrera vad avser administrativa kostnader faller övriga element av premien fortfarande under restriktionerna som regleringen innebär, och dessa bedöms således vara konkurrensbegränsande.

### 7.2.2 Granskning

Kommissionens resonemang kring huruvida tarifferingsreglerna begränsar konkurrensen mellan IG:s medlemsklubbar är mycket enkelt. En konkurrensbedömning skall dock inte ske i teorin. Eftersom Kommissionen konstaterar att förfarandet inte har till uppenbart syfte att begränsa konkurrens måste den utreda dess effekter och det skall göras utifrån hela det ekonomiska och juridiska sammanhang inom vilket förfarandet tillämpas. Effekterna skall således inte bedömas i det abstrakta - såsom synes ha skett - utan i den faktiska omgivning där avtalet får sin verkan.

Kommissionen har visserligen berört den allmänna konkurrenssituationen i olika segment av P&I-försäkring i sin bedömning av den relevanta marknaden men den borde i mitt tycke inte ha stannat vid det. Minst lika viktigt är nämligen att se till hur samarbetet mellan klubbarna verkligen ter sig och hur de faktiskt konkurrerar och kan konkurrera sinsemellan - det är ju i förhållande till detta som förfarandets effekter skall bedömas. Det är därvidlag viktigt att veta om klubbarna konkurrerar om sina medlemmar och i så fall på vilka sätt, hur klubbarna reagerar på sådan konkurrens, i vilken utsträckning redarna kan påverka sin egen eller andra klubbar samt hur ofta och på vilka sätt klubbyten faktiskt sker. Utan den bakgrunden är det knappast möjligt att annat än rent teoretiskt bedöma ifall reglerna i fråga verkligen begränsar konkurrens.

Dess enda ansträngning för att åskådliggöra läget mellan klubbarna utgörs av några få korta orden om 30 september-proceduren i beslutets bakgrundsdel.<sup>144</sup> Det redovisas där att den åberopats ett flertal gånger under åren efter dess införande men endast använts en gång vid klubbyte och att den under senare år har varit fullkomligt oanvänd. Av detta drar Kommissionen slutsatsen att proceduren inte har ökat konkurrensen på ett tillfredsställande sätt och man avstår i de följande bedömningarna sedan från att över huvud taget beakta den. Kommissionen redovisar inga ansatser att undersöka varför proceduren inte använts mer, men sådana borde den i mitt tycke ha gjort. Det finns såvitt jag kan se ett antal tänkbara förklaringar till det förmodade ointresset för proceduren och flera av dessa kan tyda på att konkurrens mellan klubbarna faktiskt förekommer. En sådan kan vara att redarna själva har en relativt god uppfattning om huruvida de tarifferas rimligt och använder denna kunskap i sina förhandlingar med klubbarna. Hot om att byta klubb kan förmodligen tas på stort allvar även om proceduren inte åberopas formellt, och om redaren till följd av hotet uppnår vad han önskar i fråga om sin egen tariffering och därför inte har behov av att byta klubb innebär ju det varken att proceduren inte behövs eller att

---

samband med klubbyte som diskuteras i beslutet är därför endast 20 februari-proceduren. Frågan om bedömningen av 30 september-proceduren skall diskuteras snart.

<sup>144</sup> Beslutet, § 33.

konkurrens mellan klubbarna inte finns. En annan anledning till att proceduren inte används kan vara att också andra faktorer än premiesättningen är avgörande för en redares beslut att stanna eller inte stanna i en klubb och att priskonkurrens i sig inte fäller det avgörande utslaget.

Under processens gång har IG försökt föra in Kommissionen just på spåret att konkurrens förekommer i sådana aspekter som inte påverkas av premiireglerna. Flera andra faktorer sägs vara av betydelse för den redare som skall välja klubb för att försäkra ett skepp.<sup>145</sup> Klubbens finansiella styrka är en sådan därför att stora reservfonder kan täcka oväntade katastrofkrav och därmed göra försäkringskostnaden mer förutsebar. Klubbens service, dess storlek och sammansättning av tonnage och därmed riskspridning samt den avkastning den lyckas erhålla på sina medel är också av stor betydelse. Att ta bort reglerna kring premieberäkning påverkar enligt IG inte denna konkurrens i någon riktning.

Vad gäller invändningarna i sak anser jag det riktigt att anta att redare som rationella ekonomiska aktörer ser till vilken nytta de får för sin försäkringspremie och väljer klubb därefter och således är det troligt att P&I-klubbarna konkurrerar i att ge redarna så mycket valuta - i form av stabilitet i premieuttaget, service och andra positiva faktorer - som möjligt. Emellertid måste man inte ta för givet att priset för nyttan måste vara fast. Anledningen till att klubbarnas profil vad gäller de nämnda nyttigheterna inte är densamma beror i princip på att de olika klubbarna lyckas olika väl med att använda sina resurser. Av denna anledning bör klubbarna på samma sätt som de nu varierar utbudet av nyttigheterna i stället kunna variera kostnaden för dem, och eftersom premien är en självkostnad skall sådant komma redarna till godo. Genom reglerna i IGA förhindras nu klubbarna i vissa lägen från att tariffiera enbart utifrån sina egna kostnader. Och en överenskommelse om att ta ut samma pris för olika mycket värda produkter utgör ett sådant prisdiskriminerande förfarande som exemplifieras i artikel 81(1) litra d.

I samma riktning talar det faktum att den premie en klubb åsätter ett skepp till största delen grundar sig i klubbens bedömning av risken för skadestånd. Även om kravstatistik och annat faktaunderlag finns att tillgå präglas naturligtvis själva riskbedömningen av subjektivitet hos bedömaren och det kan därför vara svårt att argumentera för att två klubbar som hypotetiskt sett har precis samma förvaltningskostnader m.m. att ta hänsyn till i realiteten skall komma fram till samma premie beträffande en och samma medlem. Således kan två olika klubbar på vad båda anser vara goda grunder komma fram till två olika premier för ett skepp även om omständigheterna i övrigt är lika. Att klubbarna i sådana lägen hindras att sätta priset som de själva anser riktigt faller i princip också under det nämnda exemplet.

En omständighet som med stor sannolikhet kan ha påverkat Kommissionens underlåtenhet att resonera utförligare i frågan är dess strikta syn på horisontella överenskommelser om fixering av priser.<sup>146</sup> Detta anses såväl inom EG:s som inom engelsk och amerikansk konkurrensrätt vara det mest typiska av alla konkurrenshinder<sup>147</sup> och det är det första exemplet på förbjudna förfaranden som räknas upp i artikel 81(1). Det är i regel oväsentligt på vilket sätt sådana överenskommelser yttrar sig och likaså ifall det sker direkt

<sup>145</sup> Svaret, avsnitt B.5.2 och Eivindstad, a a s 11 f.

<sup>146</sup> Kommissionen nämner helt kort in inledningen till SO att den alltid förbjudit överenskommelser om slutpriser. IG gör tafatta försök att argumentera mot detta, dels genom att förneka att så skulle vara fallet och dels - möjligen - genom sitt resonemang att en premierate inte är ett pris.

<sup>147</sup> Whish, a a s 391.

eller indirekt. Både Kommissionen och EG-Domstolen har, som tidigare nämnts, ansett att nakna prisreglerande avtal har som syfte att begränsa konkurrens.<sup>148</sup> Det råder i linje härmed ofta en tung presumtion emot att tillåta prisreglerande förfaranden som är underordnade legitima och annars önskvärda förfaranden,<sup>149</sup> och det är sällsynt att sådana avtal beviljas undantag enligt artikel 81(3).<sup>150</sup>

Min uppfattning om beslutet i denna del är att Kommissionen materiellt sett drog en riktig slutsats kring de aktuella reglerna i IGA och deras effekt på konkurrensen inom samarbetet. Som framgått anser jag dock att den i enlighet med gällande rätt borde ha byggt sitt ställningstagande på en uttalad och nyanserad bedömning av den faktiska konkurrenssituationen och motiverat det tydligt. Nu svävar man som läsare av beslutet i viss osäkerhet om hur noggrant Kommissionen verkligen gått till väga i sin bedömning, och eftersom en del relevanta invändningar kan göras är detta inte helt tillfredsställande.

Ett problem som dessvärre ofta präglar Kommissionens avgöranden är att de juridiska slutsatserna inte alltid kopplas ihop på ett tydligt sätt med de fakta som läggs fram.<sup>151</sup> Hur Kommissionen når sina ståndpunkter – hur den faktiskt resonerar – är med andra ord ofta höljt i dunkel. I regel räknas ett stort antal fakta upp och bakomliggande omständigheter beskrivs utförligt men dessa knyts sedan inte till slutsatserna. Det är därför ofta svårt att som läsare av ett beslut förstå vilka omständigheter som tillmätts betydelse i olika riktningar och hur mycket de i så fall påverkat. Detta gör att Kommissionen ofta får ett stort utrymme att dra slutsatser från det bakgrundsmaterial den presenterar och att dess beslut blir svåra att förutse innan och angripa efteråt. Denna otydlighet i resonandet utgör naturligtvis en brist i beslutsprocessen i det att den för alla juridiska avgöranden så viktiga rättsäkerheten kan ifrågasättas.

En till den förra nära anknuten synpunkt är den att de ekonomiska bedömningar som görs sällan understöds av fakta och inte heller inlemmas i den juridiska bedömningen på ett tydligt sätt så att sammanhangen åskådliggörs. I sina beslut lägger Kommissionen ofta viss energi på att beskriva den relevanta marknaden i ekonomiska termer, men den anknyter sedan inte till denna marknadsbedömning i resonemang och beslut. Anledningen till att den relevanta marknaden bestäms är just att utifrån och på denna bedöma konkurrensen, och för den skull bör Kommissionen vara tydlig. Vad som visar på faktisk konkurrens och på begränsningar i sådan är i grund och botten inte juridiska utan ekonomiska faktorer, och genom att inte redogöra för sina ställningstaganden ordentligt uppstår tveksamhet om Kommissionens förmåga att bedöma sådana.

### 7.3 Nödvändighetsbedömningen

När det konstaterats att det i ett förfarande som i sig inte har till syfte eller effekt att begränsa konkurrens finns delar som gör det blir nästa steg i bedömningen att undersöka huruvida dessa delar är nödvändiga för att förfarandet skall kunna fungera. Hur bedömer Kommissionen beslutet i detta hänseende?

---

<sup>148</sup> Whish, a a s 396.

<sup>149</sup> Whish, a a s 392 f.

<sup>150</sup> Se 10th Report on Competition Policy, s 115.

<sup>151</sup> Korah, a a s 310 ff.



### 7.3.1 Beslutet

Kommissionen konstaterar att det i alla kravfördelande samarbeten krävs en viss grad av disciplin mellan de medverkande parterna vad gäller premiesättningen för de kostnader som delas därför att ingen part vore beredd att dela krav med någon annan som tar lägre premier för att täcka samma krav.<sup>152</sup> För funktionen av IG:s samarbete är det således nödvändigt med vissa begränsningar avseende premiesättningen i förhållande till de delar av enskilda krav som fördelas mellan klubbarna. Sådana begränsningar åstadkoms genom 20 februari-proceduren i IGA. Inte alla krav eller alla delar av krav fördelas dock mellan klubbarna. Inom det s.k. retentionslagret - upp till 5 miljoner USD - täcks krav enbart av den klubb vars medlem orsakat det. Eftersom kraven inte delas mellan klubbarna spelar det i princip ingen roll hur de respektive klubbarna beräknar sina premier för denna del. Klubbar som av någon anledning kan reducera sina kostnader för denna interna fördelning borde därför inte vara förhindrade från att ta ut lägre premier, menar Kommissionen, och anser att konkurrens inom detta segment inte kan riskera samarbetets funktion. Således bedöms tarifferingsreglerna som icke nödvändiga beträffande den del av premierna som reflekterar krav som faller inom retentionsnivån och som nödvändiga för samarbetet i övriga delar.<sup>153</sup>

### 7.3.2 Granskning

Kommissionens resonemang i denna del kan tyckas tilltalande i sin enkelhet. Jag anser dock att den bedömer också denna fråga på ett alltför teoretiskt plan i stället för att - vilket den borde - något mera ingående undersöka vad som verkligen döljer sig i samarbetet och i restriktionerna. Jag vill belysa ett par frågeställningar.

#### *(i)Begränsningarnas restriktivitet*

Som jag tidigare redogjort för ligger i begreppet nödvändighet ett krav att begränsningarna i fråga inte skall vara mer restriktiva än vad som krävs för att säkerställa att förfarandet i stort uppnår sitt syfte. I beslutet konstaterar Kommissionen helt kort att reglerna i IGA inte är onödigt snäva. Mot bakgrund av vad som faktiskt är fallet mellan klubbarna framstår den slutsatsen som en aning enkel i mina ögon. Två invändningar kan göras.

Den första av dessa gäller den andra proceduren enligt vilken klubbyte kan ske - 30 september-proceduren. Enligt denna får en klubb tariffiera nytillkomna skepp lägre än deras tidigare klubb så länge den nya klubbens premie inte bedöms som orimligt låg.<sup>154</sup> Detta ger naturligtvis den nya klubben ett relativt gott utrymme att beräkna premier, och affärsmässigt motiverade sådana är alltid tillåtna. Den nya klubbens frihet att tariffiera är betydligt mindre om 20 februari-proceduren används eftersom den då bara får tariffiera lägre än den tidigare ifall dennas premie är orimligt hög. Så länge detta inte är fallet - och det är det antagligen inte så ofta - hindras alltså den nya klubben att tariffiera lägre, oavsett om det gäller orimligt låg tariffiering i illojalt syfte eller affärsmässigt befogad tariffiering som bygger på rimliga riskbedömningar. Då 30 september-procedurens milda-

<sup>152</sup> Beslutet, § 89.

<sup>153</sup> Beslutet, § 93.

<sup>154</sup> Tarifiering enligt denna procedur får bara ske under förutsättningen att vissa tidsramar följs. Som Kommissionen konstaterat har denna princip dock använts i mycket liten utsträckning.

re restriktivitet godtas av klubbarna kan man fråga sig varför Kommissionen anser att den betydligt mera inskränkande 20 februari-proceduren inte är onödigt snäv.

En närliggande aspekt rör sanktionernas styrka, och häri ligger den andra invändningen. Ifall det visar sig att en klubb tarifferat i strid med IGA förlorar den rätt till täckning från poolen och reassuranstäckning från IG:s kollektiva marknadsreassurrans upp till 150 miljoner USD för de skepp överträdelsen gäller.<sup>155</sup> Skulle skeppen i fråga orsaka många och/eller höga krav kan detta medföra mycket stora kostnader för klubben. Ett exempel på regelvidrig tarifiering är att en klubb åsätter ett nytt skepp en lägre premie än det hade i en tidigare klubb i ett läge då den tidigare klubbens premie inte var orimligt hög. Bedömningen härav görs dock i efterhand av en särskilt tillsatt expertkommitté och det kan därför vara svårt för en klubb att verkligen vara säker på bedömningens utfall. Med tanke på sanktionernas kännbarhet medför blotta risken av att expertkommitténs bedömning blir en annan än den klubben själv har gjort sannolikt att klubbar många gånger tvekar med att erbjuda ett nytt skepp lägre premier, även i lägen då detta synes dem riktigt. På så sätt hindrar sanktionerna även sådana klubbyten som reglerna tillåter. Med mindre kännbara sanktioner skulle förmodligen klubbarnas mod att utnyttja den rätt reglerna ger dem vara större utan att reglerna för den skull skulle missbrukas. Således skulle restriktionernas syfte antagligen kunna uppnås även om de vore mildare sanktionerade, och därför är de med dagens utformning kanske inte vad som avses med nödvändiga.

Möjligen har Kommissionen övervägt dessa båda frågeställningar. Det vore i så fall önskvärt, återigen, om den resonerat något mera utförligt så att dess inställning framgick.

#### *(ii) Lojalitetsreglers nödvändighet för all ömsesidig försäkringsverksamhet*

En annan följd av att Kommissionen gjort en tydligare ekonomisk belysning av det faktiska samarbetet mellan och inom klubbarna vore att distinktionen av nödvändighet mellan krav över och under retentionsnivån kunde motiveras bättre. Även om Kommissionens logik kan tyckas tilltalande framstår den gjorda gränsdragningen nämligen inte alls som självklar. En viktig fråga i sammanhanget är huruvida en separation av de två områdena i konkurrens hänseende verkligen är praktiskt genomförbar, och i så fall om de följder den får är förenliga med samarbetets funktion. Kommissionen själv är tveksam till detta – så tveksam att den till sist beviljar förfarandet undantag. Eftersom så sker måste Kommissionen ansett det nödvändighetskriterium som återfinns i artikel 81(3) uppfyllt, och det väcker naturligtvis vissa frågor.<sup>156</sup> Några av dessa - bl.a. om nödvändighetsbedömningens riktiga placering i prövningen enligt artikel 81 och om den principiella mot-sägelsen i att först förklara reglerna som icke nödvändiga och sedan säga tvärtom – är av relevans redan här, men jag har valt att behandla dem alla senare. På så sätt uppnås en större enhetlighet i framställningen och Kommissionens resonemang - liksom bristerna i det - kan utvärderas lättare.

---

<sup>155</sup> IGA § 9.

<sup>156</sup> Varför så måste ha skett skall förklaras närmare i avsnitt 7.4.2 (i) nedan.

## 7.4 Undantag jämlikt artikel 81(3)

Om ett avtal befunnits omfattas av förbudet mot konkurrensbegränsande förfaranden i artikel 81(1) kan Kommissionen överväga undantag i enlighet med artikel 81(3). Så görs i beslutet.

### 7.4.1 Beslutet

Kommissionen finner att reglerna i IGA uppfyller samtliga kriterier i artikel 81(3) och beviljar samarbetet ett individuellt undantag.

Det första positiva kriteriet bedöms vara uppfyllt på grunden att IG:s kravfördelning samarbete främjar ekonomiskt framåtskridande genom att möjliggöra att P&I-försäkring med täckningsnivåer upp till 4,25 miljarder USD finns tillgänglig på marknaden.<sup>157</sup> Samarbetet anses tillförsäkra redare direkta fördelar då det tillfredsställer merparten av världens efterfrågan av P&I-försäkring. Också passagerare, lastägare och skadelidande tredje män drar nytta av samarbetet då det i hög grad säkerställer att eventuella krav täcks, och med hänvisning till detta finner Kommissionen att också det andra positiva kriteriet är uppfyllt.<sup>158</sup>

I det första negativa kriteriet ligger ett krav att avtalet bara skall ålägga de berörda parterna begränsningar som är nödvändiga för att uppnå de positiva kriterierna - parterna skall alltså anamma den minst restriktiva lösningen som är möjlig för att uppnå målen med förfarandet i fråga. Tidigare i bedömningen konstaterade Kommissionen att begränsningarna i IGA var nödvändiga i förhållande till vissa delar av kraven, nämligen de som delades mellan klubbarna i samarbetet, och härvidlag stred de inte mot artikel 81(1). Begränsningarna fyllde dock ingen funktion inom retentionslagret där varje klubb täcker sina egna krav och någon negativ diskriminering mellan klubbarna till följd av lägre tariffering därför inte kan förekomma. I denna del sågs begränsningarna inte som nödvändiga inom ramen för artikel 81(1). Bedömningen av undantag jämlikt artikel 81(3) rör just de icke nödvändiga restriktionerna och nu aktualiseras på nytt frågan om huruvida de är nödvändiga inom retentionslagret. Kommissionen upprepar att restriktionerna i fråga inte är nödvändiga men konstaterar att det under rådande omständigheter kan vara "icke genomförbart, eller åtminstone mycket komplext och problemfyllt," att ta fram en lämplig metod som säkerställer att begränsningarna i fråga bara används i de delar av tarifferingen som riktar sig mot krav som skall delas mellan klubbarna och inte mot retentionskostnader. Då tarifferingen i själva verket är en subjektiv riskbedömning anser Kommissionen det svårt för klubbarna att på ett enhetligt och kontrollerbart sätt dela upp den i sannolikheter för att skeppet i fråga dels skall orsaka krav under retentionsnivån och dels orsaka krav över den. Kommissionen anser det vara för enkelt för klubbarna att manipulera sin bedömning av fördelningen mellan de två och på bekostnad av den interna kravdelningen sänka tarifferingen gällande krav över retentionsnivån. Om så sker blir effekterna att restriktionerna avseende de delar av krav som fördelas mellan medlemsklubbarna mister sin verkan och negativ priskonkurrens kan förekomma. Likaså skulle antalet dispyter rörande tariffering förmodligen öka kraftigt och - då fler subjektiva element än idag förekommer - bedömningen av dessa dispyter bli mycket komplicerad. Med detta

<sup>157</sup> Beslutet, § 106.

<sup>158</sup> Beslutet, §§ 107 och 108.

kommer Kommissionen till slutsatsen att kriteriet är uppfyllt, dock utan att rent ut säga att reglerna är nödvändiga.<sup>159</sup>

Enligt det andra negativa kriteriet får avtalet inte sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga. Kommissionen anser kriteriet vara uppfyllt med motiveringen att det trots restriktionerna förekommer viss konkurrens mellan klubbarna, främst vad gäller icke prismässiga parametrar såsom service etc. och vad gäller den delen av premien som motsvarar de administrativa kostnaderna.<sup>160</sup>

## 7.4.2 Granskning

Vad gäller de två positiva kriterierna i artikel 81(3) anser jag att Kommissionen har gjort riktiga bedömningar. De är enkla och lättfattliga och jag skall inte kommentera dem vidare. Jag anser också att den nått riktiga slutsatser i de båda negativa kriterierna, men det finns därvidlag en del oklarheter att belysa.

### *(i) Nödvändighetsbedömningen i det första negativa kriteriet*

Det framstår i mina ögon som en aning tvivelaktigt på vilka konkurrensrättsliga grunder Kommissionen faktiskt ansett nödvändighetskriteriet i artikel 81(3) vara uppfyllt. De svårigheter som påstås uppstå ifall tariffieringsreglerna förbjuds i aktuellt avseende - men som tydligen inte innebär att reglerna i fråga rent ut kan klassificeras som nödvändiga - utgör i sig ingen självständig rättslig grund, vare sig enligt bestämmelsens ordalydelse eller enligt tidigare praxis. Vad som krävs är att restriktionerna på ett eller annat sätt visar sig faktiskt nödvändiga för förfarandets funktion, och några mellanvarianter erkänns inte av konkurrensrätten.

I linje med detta kan oklarheterna och motsägelsen i resonemanget i sig kritiseras. I denna för hela avgörandet så viktiga frågan bör vi självfallet utgå från att Kommissionen trängt djupt in och därför kan man önska att den på ett klarare och tydligare sätt givit uttryck för vad den faktiskt anser. Antingen bör den bevilja undantag med motiveringen att reglerna verkligen är nödvändiga även vad avser krav inom retentionsnivån, eller så bör den liksom nu konstatera att reglernas borttagande vore förenat med vissa svårigheter men i så fall med en tydlig markering om att den inte anser att dessa svårigheter medför att förfarandets funktion påverkas såpass mycket att reglerna anses nödvändiga. Lämpligen kunde Kommissionen då också peka på de vägar runt svårigheterna den i så fall måste mena finnas. I det läget skall inget undantag beviljas. Enligt min mening visar Kommissionen härvidlag upp vad som verkar vara en verbal och tankemässig velighet som inte hör hemma i ett juridiskt avgörande. Som motpart i ärendet är det naturligtvis av stor betydelse för IG att kunna följa och verkligen förstå vad Kommissionen menar, och som avgörandet är avfattat i dessa delar är det inte det enklaste.

Bristerna i beslutets resonemang beror dock knappast på något slarv eller förbiseende från Kommissionens sida. *The bottom line*, om uttrycket får användas, är att kriteriet anses uppfyllt, och det kan inte ha skett med mindre att Kommissionen faktiskt bedömer tariffieringsreglerna som nödvändiga. Min uppfattning är att den har helt rätt i denna bedömning men att den klär sitt resonemang i ord som inte riktigt motsvarar de verkliga

---

<sup>159</sup> Beslutet, §§ 109-112.

<sup>160</sup> Beslutet, §§ 113 och 114.

motiven. Jag tror att vad som legat till grund för Kommissionens slutsats inte är de uppräknade svårigheterna och problemen i sig utan de följder dessa får. I brist på lämpliga redovisningssystem och kontrollmekanismer öppnas nämligen stora möjligheter för klubbarna att i eget intresse agera illojalt mot varandra, och under processens gång har klubbarna tydligt gjort klart att de inte vill samarbeta under sådana förutsättningar. Då Kommissionen utan att anföra några rättsligt relevanta skäl anser nödvändighetskriteriet uppfyllt misstänker jag att det är denna inställning som egentligen ligger bakom. Liksom utretts tidigare är det väl förenligt med gällande rätt att låta parternas inställning till ett förfarandes delar påverka bedömningen av dess nödvändighet, och således har Kommissionen en god rättslig grund för sin faktiska slutsats. Om Kommissionen då öppet hade argumenterat utifrån sin egentliga slutsats – the bottom line – hade beslutet emellertid blivit ett annat. Enligt principen om accessoriska begränsningar skall Kommissionen nämligen redan i samband med prövningen enligt artikel 81(1) pröva huruvida restriktiva delar av ett i huvudsak konkurrensfrämjande förfarande är nödvändiga för förfarandets funktion, och är så fallet strider avtalet inte mot artikeln. Att rättsläget är sådant bekräftas bl.a. av målet *Gøttrup-Klim* och också av Kommissionen själv i detta ärende i samband med beslutets första delfråga.<sup>161</sup> Om Kommissionen därför uttryckligen sagt att den anser tariffreglerna nödvändiga för samarbetet även i de delar som inte delas mellan klubbarna skulle den då rätteligen också ha erkänt denna nödvändighet redan i samband med prövningen enligt artikel 81(1), och i så fall skulle IGA inte beviljats undantag utan ickeingripandebesked.

Jag finner det inte alltför långsökt att misstänka att just denna skillnad är vad som motiverat Kommissionen till att vända och vrida på sitt resonemang. Det hela kan i mitt tycke inte bero på annat än att Kommissionen hellre vill tvinga in bedömningen under artikel 81(3), och med tanke på vad detta innebär av tidsbegränsning och förnyad kontroll tyder det på att den agerat som den gjort i syfte att bibehålla inflytandet över samarbetet. Som vi sett är det dock inte rättsligt motiverat. Låt vara att det är Kommissionens uppgift att övervaka konkurrensreglernas efterlevnad inom unionen – Kommissionen skall naturligtvis tillämpa dessa regler i enlighet med gällande rätt, och den skall dessutom göra det objektivt. Jag betvivlar att så har skett här.

#### *(ii) Konkurrensbedömningen i det andra negativa kriteriet*

Då det gäller bedömningen av konkurrens enligt det andra negativa kriteriet är det brukligt för Kommissionen att beakta parternas sammanlagda marknadsandel och strukturen på den relevanta marknaden för att konstatera huruvida det trots förfarandet i fråga förekommer en livlig konkurrens från andra aktörer. Således måste i regel extern konkurrens förekomma och också i viss omfattning.

Som tidigare konstaterats förekommer ingen extern konkurrens över huvud taget inom marknaden för P&I-försäkring till högre nivåer. Att Kommissionen trots detta är villig att anse kriteriet som uppfyllt är enligt min mening riktigt eftersom den principiellt sett annars inte skulle kunna bevilja undantag åt förfaranden som likt IG:s faktiskt möjliggör aktiviteter på en viss marknad.

Mera anmärkningsvärt är dock att Kommissionen här erkänner att viss konkurrens förekommer mellan IG:s medlemsklubbar och då i förhållande till andra parametrar än

<sup>161</sup> Jfr avsnitt 6.3 ovan.

premiesättningen. Detta är precis vad klubbarna hävdade i samband med bedömningen av frågan om huruvida IGA var konkurrensbegränsande. Då valde Kommissionen emellertid att se självständig priskonkurrens som den enda omständigheten av betydelse i bedömningen och bortsåg från klubbarnas exemplifiering av andra konkurrensfaktorer. Konkurrenssituationen mellan klubbarna diskuterades då bara principiellt och till den faktiskt förekommande konkurrensen togs inga hänsyn alls. Som jag påpekade borde så ha skett, även om det i slutänden kanske inte skulle ha påverkat Kommissionens slutsats. Nu är Kommissionen emellertid beredd att bedöma den faktiska konkurrensen och därvidlag ta hänsyn till andra faktorer än priset, och det är naturligtvis glädjande under omständigheterna.

### 7.4.3 Svängningen från SO

Jämfört med sin inställning vid processens inledande har Kommissionen svängt rejält i sin bedömning enligt artikel 81(3) och det kan vara intressant att fråga sig varför.

Kommissionen var sparsam i sitt resonemang i SO. Den sade kort att reglerna kring tariffiering i IGA inte tillförsäkrade några speciella fördelar till industrin eller konsumenterna och att något undantag därför inte kunde beviljas.<sup>162</sup> Av den relativt omfattande diskussion som fördes kring resonemanget i undantagsbeslutet 1985 och varför det inte längre var riktigt framgår också att Kommissionen inte längre ansåg att reglerna i IGA var nödvändiga för samarbetet,<sup>163</sup> och även om ingen uttalad koppling görs utgör ju också detta en anledning till att inte bevilja undantag.

Vad Kommissionen granskade i SO var huruvida de restriktiva reglerna i IGA motsvarade de positiva kriterierna, och slutsatsen att dessa regler i sig inte medför några fördelar för konsumenterna är kanske inte så förvånande. Förvånande är däremot att Kommissionen inte prövade samarbetet i stort, vilket enligt gällande rätt klart och tydligt är vad som skall prövas. En förklaring till svängningen är i så fall att Kommissionen missuppfattat de regler den har till exklusiv uppgift att tillämpa. Är det så är det naturligtvis anmärkningsvärt.

Mer troligt än att Kommissionen hotat att underkänna ett viktigt och världsomspännande samarbete på grund av rättslig okunskap är i stället att den på något sätt uttryckt sig olyckligt i SO och i själva verket gjort sin prövning såsom reglerna kräver, men att den inför beslutet kommit till en annan slutsats i frågan. Svängningen skulle då kunna förklaras antingen med att omständigheterna förändrats eller med att Kommissionens egna inställning gjort det. Det enda av vikt som förändrats i IGA sedan processens inledande är att de administrativa kostnaderna numer inte omfattas av reglerna kring tariffiering - de skall numer redovisas särskilt och konkurrens mellan klubbarna får förekomma i detta avseende. Detta har visserligen förbättrat konkurrensen mellan klubbarna men bör knappast ha påverkat den nytta samarbetet medför för användarna och utgör därför ingen anledning till Kommissionens svängning. Snarare är det så att Kommissionen under processens gång kommit till bättre insikt om samarbetet och därför ändrat sin uppfattning. Detta är kanske positivt i sig, men det innebär samtidigt att den från början inte skulle ha

---

<sup>162</sup> SO, § 143.

<sup>163</sup> SO, §§ 101-117.

insett - eller satt sig in i - samarbetets funktion och vilka fördelar det medför, och det vore mycket beklagligt.

## 8 Beslutets innebörd för IG

Beslutet har i det föregående belysts utifrån EG:s konkurrensrätt. Det får dock sin största betydelse kanske inte som del i Kommissionens praxis utan för IG och dess medlemsklubbar i det att de för en tid framöver nu vet inom vilka konkurrensrättsliga ramar de kan samarbeta, och det kan därför vara intressant att belysa den innebörd beslutet får härvidlag och några av de fingervisningar det kan tänkas innehålla inför framtiden.

### 8.1 Beslutets innebörd för IG

Kommissionen meddelade som framgått icke-ingripandebesked för Poolavtalet och beviljade ett individuellt undantag för IGA gällande till den 20 februari 2009. Dessutom ålades IG vissa skyldigheter. Bl.a. skall man informera Kommissionen om ändringar och tillägg i avtalen och om man sluter andra avtal inom gruppen av klubbar, man skall årligen rapportera om P&I-marknadens utveckling och om huruvida poolsamarbetet är nödvändigt för den vid varje tillfälle erbjuda täckningsnivån och man skall sammanställa statistik över användandet av tariffierungsreglerna.<sup>164</sup>

Den rättsliga betydelsen av ett icke-ingripandebesked har berörts tidigare. Värt att notera - och det har klubbarna naturligtvis gjort - är att ett sådant beslut inte på något sätt avgör frågan inför framtiden. Kommissionen kan när den vill återuppta ärendet och skulle vid en framtida granskning utan hinder av det nu fattade beslutet kunna komma till en annan slutsats. Grunden för en ny granskning kan vara antingen ett direkt klagomål, en granskning av någon närliggande fråga i samarbetet eller Kommissionens helt egna initiativ. Jag har inte funnit några större oklarheter i beslutet i denna del, och ifall omständigheterna kring samarbetet vore desamma som idag tror jag inte att det finns grund för några mer ingående omvärderingar i en framtida prövning. Det är emellertid inte otänkbart att marknaden för P&I-försäkringar någon gång skulle komma att förändras så att de grundläggande antagandena i resonemangen faller. En möjlighet är att IG sänker täckningsnivån så pass mycket att det marknadstillträdeshinder som ligger i aktörernas storlek försvinner och att också andra aktörer eller grupper av aktörer kan erbjuda försäkring av samma storlek. I så fall vore det kravfördelande samarbetet kanske inte att betrakta som konkurrens gynnande och bedömningarna i fråga om de restriktioner som läggs på de medverkande klubbarna skulle bli annorlunda.<sup>165</sup> En annan reflektion är att klubbarna bör vara uppmärksamma på redarnas önskemål vad gäller täckningsnivån - som visats drar sig inte Kommissionen för att ingripa då den upplever nivån som för hög.

Även de rättsliga verkningarna av ett undantag har diskuterats generellt. Värt att repetera därvidlag är främst att ett beviljat undantag kan återkallas ifall de förhållanden som påverkade Kommissionen att bevilja det väsentligen förändras under den tidsperiod un-

---

<sup>164</sup> Beslutet, Article 4.

<sup>165</sup> Detta påpekas också i beslutets § 117.



dantaget löper.<sup>166</sup> I beslutet ger Kommissionen signaler om att samarbetet kommer att hållas under viss observation och klubbarna har därför gjorts medvetna om att beslutet kan komma att omvärderas. Efter att ha granskat beslutet noggrant finner inte jag särskilt många bedömningar där Kommissionen dragit osäkra rättsliga slutsatser av de faktiska omständigheterna till IG:s fördel, och därför håller inte jag det för troligt att någon för IG:s del betungande omvärdering kan ske rent generellt. Däremot ställer Kommissionen i beslutet upp vissa krav på IG, och beroende på hur de kan mötas kan kanske saken komma i en annan dager. Bl.a. har klubbarna ålagts att verkställa ett system för att mäta nivån av administrationskostnader mellan de olika klubbarna och att publicera en s.k. *average expense ratio* för varje klubb så att konkurrensen dem emellan i detta hänseende skall underlättas.<sup>167</sup> IG har haft vissa problem med att komma fram till någon gemensam standard härvidlag och man är från klubbhåll inte helt övertygade om att det man publicerar skall vara helt i Kommissionens tycke. Att undersöka detta närmare ligger dock utanför ramen för detta arbete.

## 8.2 Framtiden

Jag har i avsnittet om beslutets innebörd för IG ovan berört vilka följder det får och vissa omständigheter som kan komma att bli av betydelse i en framtida prövning. Med stor sannolikhet kommer en sådan, om inte annat så vid bedömningen av en ansökan om förlängning av det givna undantaget. Det kan därvidlag vara av intresse att med grund i vad som tidigare framkommit spekulera lite i vad som kan vänta.

Vad gäller Poolavtalet har jag påpekat vad som kan komma att bli av betydelse. I den frågan tror jag dock inte att det finns så många rättsliga oklarheter i beslutet som kan medföra att bedömningarna blir markant annorlunda än nu.

I undantagsdelen kring IGA är läget dock ett annat. En första reflektion kring avgörandet skulle kunna vara att rättsläget nu är fastställt eller att åtminstone temat för nästa granskning är avgränsat. Även om samarbetet nu beviljats undantag två gånger är jag dock inte beredd att lita på något sådant. Beslutet 1985 gav som påvisats ingen vägledning för Kommissionens ställningstaganden i SO, och SO gav ingen vägledning för beslutet. Uppenbarligen har Kommissionen bedömt förfarandet på olika sätt vid olika tillfällen, även i sådana delar där inga större förändringar i sak har skett, och det vore oför-siktigt att räkna med att så inte kan ske igen. Det fattade beslutet är också i väsentliga delar oklart och ger inget tydligt uttryck för Kommissionens bedömning. Bristerna i resonemangen ger som diskuterats utrymme för flera olika slutsatser och även om samtliga omständigheter vore desamma finner jag det därför mycket svårt att uttala mig om i vad en framtida bedömning kan utmynna.

Oaktat rättsliga frågetecken har Kommissionen dock vid två tillfällen visat en vilja att låta IG tillämpa de regler den bedömer som viktiga och – åtminstone i slutänden – en förståelse för samarbetet och dess betydelse. Samarbetet *är* viktigt och ärendet har rönt stort intresse såväl inom sjöfarten som bland olika politiska aktörer.<sup>168</sup> Det kan inte bortses

<sup>166</sup> Jfr avsnitt 3.2 ovan.

<sup>167</sup> Beslutet, § 115.

<sup>168</sup> Under ärendets handläggning har flera av Europaparlamentets ledamöter visat stort intresse för det och bl.a. framfört skriftliga frågor till Kommissionen.

från att Kommissionen är ett i första hand politiskt organ som i mångt och mycket arbetar med och gentemot politiska intressen. Starka sådana kan tänkas verka för samarbetets bestånd i den omfattning det har idag. Bortsett från klubbarna och dess medlemmar och andra för vilka samarbetet har direkt betydelse finner bl.a. olika kuststater en viktig trygghet i systemet. Om inte P&I-klubbarna garanterade hög ersättning vid exempelvis utsläpp och andra omfattande skador skulle berörda stater betydligt oftare än nu få gå in själva och ersätta skadelidande, bekosta saneringar m.m. Detta skulle naturligtvis kunna vara mycket kostsamt och därmed eftersträvansvärt att söka undvika, och det är därför inte otänkbart att det också från vissa håll *inom* Kommissionen har agerats med samarbetets bestånd för ögonen. Med tanke på att flera av unionens tongivande medlemsstater har långa och/eller tätbefolkade kuststräckor mot högt trafikerade vatten är det kanske därför inte så konstigt att beslutet till sist fick den utgång det fick, och har verkligen sådana icke-juridiska hänsyn påverkat Kommissionen bör klubbarnas samarbete också framöver kunna vara relativt tryggt.

Oavsett den påverkan politiska överväganden faktiskt kan ha haft i beslutet vill jag dock tro att Kommissionen kommer att vara försiktig med att riskera det utan starka rättsliga grunder. Dessutom kan framtiden förhoppningsvis medföra en utveckling av konkurrensrätten, bl.a. vad gäller principen om accessoriska begränsningar, vilket kan göra läget mera tydligt. Som diskuterats ovan finns nu även en del brister i Kommissionens sätt att tillämpa konkurrensrätten som på några års sikt kanske också har åtgärdats. Med ett klarare rättsläge och en mera rättssäker process tror jag inte att IG:s samarbete kommer bedömas på annat än ett riktigt sätt, och det är naturligtvis vad som skall eftersträvas.

# 9 Sammanfattning

Det av Kommissionen nyligen fattade beslutet rörande the International Group of P&I Clubs innehåller två huvudfrågor – Poolavtalets samarbete om att erbjuda en gemensam täckningsnivå och International Group Agreements bestämmelser om begränsningar i klubbarnas möjligheter att tariffera nytillkomna skepp. Vid min granskning av processen och beslutet rörande de två huvudfrågorna har jag med utgångspunkt i gällande rätt funnit ett antal oklarheter och svagheter, såväl i resonemang som i slutsatser.

## 9.1 Poolavtalet

Kommissionen bedömde att IG:s kravfördelade samarbete i stort har positiva effekter för konkurrensen i det att det möjliggör erbjudande av P&I-försäkring i aktuell omfattning. I det har jag inte något att invända.

Vad gäller kravdelningen inom ramen för Poolavtalet ansåg Kommissionen att samarbetet om en gemensam täckningsnivå begränsar konkurrensen mellan klubbarna då det utesluter möjligheten för dem att erbjuda också andra nivåer. Det bedömdes dock som nödvändigt eftersom det mellan ömsesidiga föreningar av det slag klubbarna utgör inte finns några användbara metoder att kompensera för olika inbördes täckningsnivåer. Med den komplettering som gjorts till avtalet med innebörden att samarbeten om andra nivåer utanför avtalets gränser inte hindras nöjde sig Kommissionen och drog tillbaka sina inledningsvis resta invändningar om att restriktionerna till följd av avtalet sträckte sig för långt. Kommissionen meddelade icke-ingripandebesked för Poolavtalet.

Jag anser att beslutets slutsats är riktig. Jag ifrågasätter dock den rättsliga betydelsen av den nämnda kompletteringen till Poolavtalet i det att den inte påverkar parternas rättigheter utan bara förtydligar vad som redan tidigare gällt, och med grund i det har jag också haft svårt att förstå varför Kommissionen riktat invändningar mot samarbetet på denna grund. Jag ifrågasätter också den invändning Kommissionen från början reste mot samarbetet med innebörden att den då rådande gemensamma täckningsnivån var för hög. Kommissionen menade att många redare önskade lägre nivåer och överenskommelsen om den höga innebar att utbudet begränsades i denna del, vilket utgjorde en otillåten konkurrensrestriktion. Mina invändningar härvidlag riktar sig mot att frågeställningen över huvud taget kommit upp - det är nämligen många gånger en inneboende effekt av samarbete om ett visst alternativ att andra alternativ hindras, och därför är den sällan konkurrensrättsligt befogad. Trots att klubbarna inför beslutet kom överens om att sänka täckningsnivån markant finns sannolikt redare som vill ha ännu lägre nivåer, och således bör utbudet alltså vara begränsat i förhållande till efterfrågan. Den principiella frågan – om Kommissionen nu ansett den befogad – borde därför ha kvarstått. Det gör den inte, och jag finner också det en smula anmärkningsvärt. Anledningen till att invändningen kommit upp och efter sänkningen sedan dragits tillbaka kan, misstänker jag, förklaras

med att Kommissionen nyttjat sitt inflytande till att åstadkomma just sänkningen. Om vilken nivå man vill samarbeta är dock en helt intern fråga för IG:s medlemsklubbar. Att som Kommissionen gjort ge sig in och med konkurrensrättsliga maktmedel påverka en sådan fråga är därför mycket tveksamt, särskilt sett i ljuset av att starka näringsintressen verkat för just en företagen sänkning.

## 9.2 International Group Agreement

Med utgångspunkt i bedömningen att IG:s kravfördelande samarbete är konkurrensfrämjande bedömde Kommissionen också tillåtligheten av de regler i IGA som begränsar medlemsklubbarnas friheter att tariffiera nytillkomna skepp – främst den s.k. 20 februari-principen. Dess slutsats är att reglerna begränsar konkurrensen mellan klubbarna men att de är nödvändiga i den delen de är tillämpliga på krav som delas mellan klubbarna genom poolen eftersom klubbarna måste ha vissa disciplinära garantier för ömsesidighetens upprätthållande. Reglerna fyller enligt Kommissionens bedömning dock ingen nödvändig funktion i den utsträckning de är tillämpliga på krav som inte når upp till retentionsnivån och därför bara täcks av den klubb i vilken det orsakade skeppet är försäkrat. Härvidlag ansågs de emellertid kvalificera för ett undantag enligt artikel 81(3), vilket bl.a. innebär att de ansetts vara nödvändiga för förfarandet i vilka de ingår.

Bedömningen att tarifferingsreglerna begränsar konkurrensen mellan klubbarna är i mitt tycke huvudsakligen riktig. Dock saknar jag en mer ingående analys av den konkurrens som faktiskt förekommer mellan klubbarna och en tydligare koppling mellan ekonomiska faktorer och juridiska analys. Vad gäller den bedömning som görs av regleringens nödvändighet i samband med artikel 81(1) efterlyser jag en tydligare motivering av hur Kommissionen valt att betrakta och inte betrakta de bakomliggande omständigheterna. Bland annat är den distinktion Kommissionen gör mellan krav under och över retentionsnivån svag, och ett tydligare resonemang därvidlag hade gjort beslutet lättare att följa. Beträffande kriterierna för undantag i artikel 81(3) finner jag det mest anmärkningsvärda ligga i bedömningen av nödvändighet. Kommissionen anser detta kriterium uppfyllt men med vad jag anser vara ett mycket ansträngt resonemang. I detta, som i mångt och mycket kan sägas vara beslutets kärnfråga, är Kommissionens slutgiltiga ställningstagande sådant att det borde ha påverkat bedömningen redan i samband med artikel 81(1), och beslutet skulle därmed blivit ett annat.

## 9.3 Generella problem

Med grund i min granskning kan jag konstatera vissa mer generella problem i beslutet och processen.

Ett sådant är att Kommissionen vid processens inledande inte tycks ha satt sig tillräckligt väl in i omständigheterna i ärendet. Mellan SO och beslut ändrar den sin inställning i många frågor utan att detta varit motiverat av förändringar i sak eller rättsläge. Med tanke på processens och beslutets betydelse för IG och indirekt för merparten av den stora och betydelsefulla näringsgren som sjöfarten utgör är detta beklagligt. För rättsäkerheten i processen är det naturligtvis av fundamental betydelse att den beslutande instansen bygg-

er alla sina steg på objektivitet. En förutsättning för objektivitet är kunskap om de faktiska förhållanden som präglar ärendena, och därför kan man önska att Kommissionen ger en mer ingående och allsidig belysning från början. Särskilt illa är detta med tanke på att individuella undantagsprocesser är ovanligt förekommande och att Kommissionen faktiskt är det organ som har till uppgift att övervaka konkurrensrättens efterlevnad inom unionen.

I flera sammanhang i beslutet hade en tydligare motivering av hur Kommissionens slutsatser härrör från de bakomliggande omständigheterna varit önskvärd, och detta gäller såväl i allmänhet som vid bedömningar av olika ekonomiska faktorer. Denna otydlighet gör det svårt att som läsare av beslutet förstå vilka faktorer som tillmätts betydelse i olika riktningar och hur mycket de i så fall påverkat. Det otydliga resonerandet får på motsvarande sätt också betydelse vad gäller möjligheterna att kunna förutse beslut - då den inte ger inblick i hur den bedömer enskilda faktorer ger sig Kommissionen ett stort utrymme att dra olika slutsatser utifrån ett omfattande bakgrundsmaterial. Bedömningarna är således ibland svåra att utvärdera och IG riskerar med grund i detta att få det svårt att bearbeta sitt samarbete inför en kommande process. Denna otydlighet i resonerandet utgör naturligtvis en brist i beslutsprocessen och i den för alla juridiska avgöranden så viktiga rättsäkerheten.

I två viktiga sammanhang synes Kommissionen dessutom tillämpa konkurrensreglerna på sätt som väcker misstankar om att den strävar efter att uppnå resultat som inte är rättsligt motiverade. Den ger sig in i den för IG helt interna frågan om placeringen av den gemensamma täckningsnivån och den vrider sitt resonemang i förhållande till nödvändigheten av tarifferingsreglerna i IGA på så sätt att den kan bibehålla inflytandet över samarbetet. Jag anser att den agerat utanför reglernas avsedda tillämplighet i båda dessa frågor. Att Kommissionen utnyttjar sin ställning för att utöva eller uppnå makt och inflytande i vidare utsträckning än vad konkurrensrätten medger är naturligtvis helt oförenligt med rättstillämpningens grundförutsättningar.

Efter att ha granskat beslutet och processen inför dess fattande ur ett konkurrensrättsligt perspektiv så är min personliga reflektion kort och gott den att Kommissionen inte har briljerat.

# Käll- och litteraturförteckning

## Offentligt tryck

Commission Notice on Agreements of Minor Importance, Official Journal [1986] C 231/2  
10th Report on Competition Policy, 1980

## Rättsfall och beslut

### *EG-Domstolen*

Målen 56 och 58/64 Consten and Grundig [1966] ECR 450  
Målet 56/65 Société Technique Minière [1966] ECR 392  
Målet 48/69 ICI [1972] ECR 619  
Målet 48/72 Brasserie de Haecht [1973] ECR 77  
Målet 258/78 Nungesser [1982] ECR 2015  
Målet 262/81 Coditel [1982] ECR 3381  
Målet 96/82 IAZ [1983] ECR 3369  
Målet 42/84 Nutricia [1985] ECR 2545  
Målet 75/84 Metro [1986] ECR 3021  
Målet 161/84 Pronuptia [1986] ECR 353  
Målen 89, 104, 114, 116, 117 samt 125-129/85 Åhlström Oy [1988] ECR 5193  
Målet 234/89 Delimitris [1991] ECR I-935  
Målet 250/92 Gøttrup-Klim [1994] ECR I-5641

### *Kommissionen*

1985/615/EEC: Commission Decision of 16 December 1985 relating to a proceeding pursuant to art 85 of the EEC Treaty, Official Journal [1985] L 376  
1999/329/EC: Commission Decision of 12 April 1999 relating to a proceeding pursuant to Articles 85 and 86 of the EC Treaty and Articles 53 and 54 of the EEA Agreement, Official Journal [1999] L 125

## Litteratur

Bellamy C W och Child G, Common Market Law of Competition, Sweet & Maxwell 1993  
Eivindstad K, En redegjørelse for International Group Agreement, MarLus 1998 s 1-13  
Falkanger T och Bull H J, Innføring i Sjørett, Forskningsakademiet 1995  
Gamborg E, P&I forsikring og konkurranselovgivning i EU, MarLus 1998 s 15-20

- Gard Handbook on P&I Insurance, Assuranceforeningen Gard 1988  
Hazelwood S J, P&I Clubs Law and Practice, LLP 1994  
Hill C, Robertson B och Hazelwood S J, Introduction to P&I, LLP 1996  
Korah V, An Introductory Guide to EC Competition Law and Practice, Sweet & Maxwell 1997  
Larsén M, Kvalitativa aspekter under konkurrensbegränsningskriteriet i art 85(1) EG, Examensarbete Uppsala universitet 1995  
Mörkenstam-Thörne S, Den relevanta marknaden som konkurrensrättsligt begrepp inom EG, Skrifter utgivna av Institutet för Europeisk Rätt vid Stockholms universitet, Juristförlaget 1993  
Nisser C och Krokståde A C, EG:s konkurrensrätt - vägledande domar, Fritzes 1995  
Ortiz Blanco L, EC Competition Procedure, Clarendon Press 1996  
Parkin M, Microeconomics, Addison-Wesley Publishing Company 1990  
Sahibzada K, Accessoriska begränsningar i samband med företagsförvärv, Examensarbete Uppsala universitet 1998  
Westin J, Introduktion till EG:s konkurrensregler - en praktisk översikt, Iustus 1996  
Whish R, Competition Law, Butterworths 1993

## **Annat tryckt material**

- International Group of P & I Clubs, Request for renewal of individual exemption, 1995 (Official Journal [1995] C 181/16)  
International Group of P & I Clubs, Response to the Statement of Objections of the Commission of the European Communities dated 3<sup>rd</sup> June 1997, 16 September 1997  
UK P&I Club, Underwriting in the UK P&I Club, Medlemsbrev 1994

## **Otryckt material**

- Intervju med Emil Gamborg, ordförande i den norska P&I-klubben SKULD, 1998-06-10

# Bilaga 1

## Romfördragets artikel 81

1. Följande är oförenligt med den gemensamma marknaden och förbjudet: alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen inom den gemensamma marknaden, särskilt sådana som innebär att
  - (a) inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs,
  - (b) produktion, marknader, teknisk utveckling eller investeringar begränsas eller kontrolleras,
  - (c) marknader eller inköpskällor delas upp,
    - (d) olika villkor tillämpas för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel,
  - (e) det ställs som villkor för att ingå avtal att den andra parten åtar sig ytterligare förpliktelser, som varken till sin natur eller enligt handelsbruk har något samband med föremålet för avtalet.
2. Avtal eller beslut som är förbjudna enligt denna artikel är ogiltiga.
3. Bestämmelserna i punkt 1 får dock förklaras icke tillämpliga på
  - avtal eller grupper av avtal mellan företag,
  - beslut eller grupper av beslut av företagssammanslutningar,
  - samordnade förfarande eller grupper av samordnade förfaranden, som bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, samtidigt som konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås och som inte
    - (a) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål,
    - (b) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av varorna i fråga.



# **Factortamedomarnas påverkan på det svenska skeppsregistret**

Av Jur.kand. Johan Westman

---

Examensuppsats i civilrätt 20p  
Vid Stockholms universitet  
Handledare: Professor Hugo Tiberg



# Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>173</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUNDEN RÖRANDE DET SVENSKA SKEPPSREGISTRET.....</b>	<b>174</b>
<b>2.1</b>	<b>1891 års sjölag .....</b>	<b>174</b>
<b>2.2</b>	<b>Utvecklingen under 1900-talet .....</b>	<b>175</b>
<b>3</b>	<b>SKEPPSREGISTER I REFERENSLÄNDER.....</b>	<b>176</b>
<b>3.1</b>	<b>Det norska skeppsregistret.....</b>	<b>176</b>
<b>3.2</b>	<b>Det engelska skeppsregistret.....</b>	<b>177</b>
3.2.1	Navigation Act 1651.....	177
3.2.2	Navigation Act 1660.....	177
3.2.3	Navigation Act 1786.....	178
3.2.4	Merchant Shipping Act (MSA)1854 .....	178
3.2.5	Merchant Shipping Act 1894 .....	178
3.2.6	Merchant Shipping Act 1988 .....	179
3.2.7	Merchant Shipping (Registration) Act 1993 .....	180
<b>3.3</b>	<b>Isle of Mans register .....</b>	<b>181</b>
<b>3.4</b>	<b>Tysk rätt.....</b>	<b>182</b>
3.4.1	Skeppsregistret 1951 .....	182
<b>3.5</b>	<b>Fenomenet med ett andra skeppsregister.....</b>	<b>184</b>
3.5.1	De brittiska andraregistrens utveckling .....	184
3.5.2	Övriga världen.....	185
<b>4</b>	<b>FACTORTAME.....</b>	<b>187</b>
<b>4.1</b>	<b>Factortame I .....</b>	<b>187</b>
4.1.1	Bakgrunden .....	187
4.1.2	Domskålen .....	188
<b>4.2</b>	<b>Factortame II.....</b>	<b>189</b>
4.2.1	Rättsfrågan .....	189
4.2.2	Motivering av domen.....	189
4.2.3	Domskäl i sammanfattning: .....	191
<b>5</b>	<b>EG-RÄTT OCH FOLKRÄTT .....</b>	<b>192</b>
<b>5.1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>192</b>
<b>5.2</b>	<b>Genuine link.....</b>	<b>192</b>
<b>6</b>	<b>ÄNDRINGAR I SJÖLAGEN PGA FACTORTAME.....</b>	<b>195</b>
<b>6.1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>195</b>

<b>6.2</b>	<b>Sjölagens första kapitelns första paragraf.....</b>	<b>195</b>
6.2.1	Sjölagen 1994:1009.....	195
6.2.2	Ds 1996:60.....	195
6.2.3	Prop 1996/97:130, sedermera antagen som lag.....	196
6.2.4	Paragraf 1 b.....	197
<b>6.3</b>	<b>Andra kapitlets första paragraf.....</b>	<b>197</b>
6.3.1	Inledning.....	197
6.3.2	Propositionen och lagen.....	197
<b>6.4</b>	<b>Överväganden och ställningstaganden i propositionen.....</b>	<b>198</b>
<b>7</b>	<b>FÖLJDERNA AV ATT LAGEN HAR ANTAGITS.....</b>	<b>199</b>
<b>7.1</b>	<b>Följderna för det svenska skeppsregistret.....</b>	<b>199</b>
7.1.1	Inledning.....	199
7.1.2	Sjöfarten.....	199
<b>8</b>	<b>SAMMANFATTNING.....</b>	<b>201</b>
<b>8.1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>201</b>
<b>8.2</b>	<b>Ds 1996:60.....</b>	<b>201</b>
<b>8.3</b>	<b>Utformningen.....</b>	<b>202</b>
<b>8.4</b>	<b>EG-domstolens domsrätt.....</b>	<b>203</b>
<b>8.5</b>	<b>EG-rätten contra folkrätten.....</b>	<b>204</b>
<b>8.6</b>	<b>Den svenska sjöfarten.....</b>	<b>205</b>
<b>8.7</b>	<b>Uppnås det eftersträvade målet?.....</b>	<b>206</b>
	<b>KÄLLFÖRTECKNING.....</b>	<b>208</b>
	<b>Litteratur.....</b>	<b>208</b>
	<b>Offentliga tryck.....</b>	<b>208</b>
	Propositioner	208
	Utskottsbetänkanden.....	208
	Rättsfall	208

# 1 Inledning

Denna examensuppsats kommer att handla om de s.k. Factortamedomarnas betydelse och dess påverkan på den svenska sjölagen, främst genom propositionen 1996/97:130. Jag har som målsättning att gå igenom bakgrundsfakta i kapitlen två till sex, med en så stor objektivitet som möjligt. Mina egna synpunkter kommer i de två sista kapitlen där jag går igenom de troliga följderna och avslutar med en egen sammanfattning.

För att få en helhet inleder jag uppsatsen med en genomgång av den svenska registret och dess bakgrund. Därefter ges en genomgång av hur ett antal andra länder har valt att lösa motsvarande frågor.

Factortamedomarna, och speciellt den andra, Factortame II är det som allt här kretsar kring. I dessa domar har EG-domstolen fastställt att såväl medborgare som företag inom EG har rätt att etablera sjöfart under valfritt EG-register, utan stora krav på anknytning mellan verksamheten och den valda registerstaten. Fallen aktualiserar därmed frågan om EG-rätten kan gå över folkrätten. Sverige har inför dessa domar valt att helt gå EG-rättens väg, och jag har velat peka på några konsekvenser av detta och på ett antal brister i regeringens resonemang vid introduktion av dessa regler.

Ett register för fartyg kan ha tre olika skepnader. En form är det nationella slutna registret, ett register där endast fartyg inom landet kan registreras. En andra typ av register har nationell anknytning men tillåter andra länders fartyg att registreras under vissa förutsättningar. En sista typ är ett bekvämlighetsregister, där fartygens anknytning till registreringslandet liksom detta lands kontroll över fartygen är bristfällig eller helt undermålig.

Det finns inga skarpa gränser eller bestämda krav som skall uppfyllas för att ett register skall vara av en bestämd typ eller ej, man måste se till helheten och inte bara till det enstaka registret. För att kunna visa denna helhet har jag i bilagorna bifogat en lagtextjämförelse där alla förslag står bredvid varandra, allt för att öka översiktligheten. Dessutom har jag bifogat statistik från Sjöfartens bok 1998 omfattande sjöfartens utveckling och förändring.

# 2 Bakgrunden rörande det svenska skeppsregistret

## 2.1 1891 års sjölag

Jag inleder med 1891 års sjölag, eftersom det vid denna sjölags tillkomst kom en hel del nyheter inom fartygsregistreringen. 1891 års sjölag hade som krav för registrering av ett fartyg att huvudredaren skulle vara en svensk man och att fartyget skulle vara ägt av en svensk juridisk eller fysisk person med säte i Sverige. Styrelsen skulle bestå av svenska eller norska medborgare<sup>1</sup>. Registreringsplikten under denna tid omfattade

”alla till handelssjöfart eller resandes fortskaffande bestämda fartyg - hvarunder sålunda icke innefattas lustfartyg, prämar eller fartyg, som uteslutande äro afsedda för fiske - af en viss, ej alltför obetydlig<sup>2</sup> dräktighet”.

I motivuttalandena till 1891 års sjölag finner man en klar hänvisning till äldre rätt och sedvana, där man skriver att ”nyttan av att registrera ett handelsfartyg har länge varit känt”<sup>3</sup>. På den tiden ansåg man att registreringen hade två huvuduppgifter:

- att vara bevis om nationalitet, och
- att hålla uppgifter om fartygen lättillgängliga för allmänheten.

Man resonerade om ytterligare två uppgifter, nämligen:

- nyttan av att ha en ”realrättsbok”, där man registrerar rättigheter, och
- nyttan av firmaregistrering, där innehållet för näringsidkaren skall vara bindande mot tredje man i god tro.

Den registrering som var gällande före 1891 års sjölag fanns reglerad i sjömansskapsreglementet från den 7 mars 1870. I motiven ansågs denna registrering vara en ”*allmänt erkänd icke tillfredställande följd*”. Kommittén rekommenderade därför registerplikt i sjölagen och närmare bestämmelser i en särskild författning.

Man menade i motiven att även om ett införande av rättigheter i olika register var ifrågasatt, gav införandet av hypotek en stor kreditfördel. Att registrera sådana hypotek i ett enda nytt register gav en stor möjlighet, dels för att kontrollera eventuella belastningar i fartyget och dels för att i större utsträckning ge ägaren möjlighet att erbjuda säkerhet i fartyget. Den del av registret som skulle uppta registrerade rättigheter ansågs därmed ha oomtvistat värde.

---

<sup>1</sup> Som kuriosum kan nämnas att norrmännen å sin sida inte hade någon motsvarande regel om svenskar.

<sup>2</sup> Med uttrycket ej alltför obetydlig dräktighet avsågs, enligt lagens 2§, 20 registerton.

<sup>3</sup> 1887 års förslag till sjölag, motiven s 4.

## 2.2 Utvecklingen under 1900-talet

Under 1900-talet ökade mängden transporterat gods och antalet fartyg lavinartat. Detta ledde bland annat till att den ekonomiska omsättningen blev än mer lavinartad. Länderna ville öka sin fiskala makt över fartygen och fick även ökat behov av transporttonnage. Följden blev att länder skapade egna system för att lösa dessa problem. Det första officiella erkännandet av dessa behov under 1900-talets andra hälft kom med 1958 års konvention om det fria havet. Där sades att varje land fick bestämma sina villkor för att ett fartyg skulle få det landets nationalitet. Likaledes fastställdes att fartyget skulle ha en ”*genuine link*” till flaggstaten. Sverige ratificerade aldrig den konventionen, vilket dock knappast fick någon reell betydelse, eftersom innehållet i konventionen ändå i huvudsak kom att erkännas som sedvanerätt. 1967 kom en konvention om sjöpant och skeppsbyggnad, avsedd att ersätta 1924 års konvention i samma ämne. 1958 års och 1967 års konventioner har båda samma grundtanke, nämligen att ett fartyg och ett skeppsbygge skall kunna registreras endast i ett land. Principen utvecklades ytterligare i den nu gällande havsrättskonventionen från 1982<sup>4</sup>. Här slås bland annat fast att ett fartyg endast får föra ett lands flagg. Denna konvention trädde i kraft 1996<sup>5</sup>.

Före detta hade en stor förändring skett i Sverige. Registerförordningen från 1975<sup>6</sup> hade trätt i kraft. Till det där skapade skeppsregistret överfördes alla fartyg som fanns i det tidigare allmänna fartygsregistret och även de som fanns i det gamla fiskefartygsregistret, under förutsättning att de uppfyllde de nya kriterierna för ”skepp”. Det nya gemensamma registret blev det skeppsregister vi har i dag vid Stockholms tingsrätt. Man fastslog i enlighet med sjölagen att alla färdigbyggda svenska skepp utom statsfartyg skulle registreras, oavsett var de befann sig i världen.

Det bör påpekas att registrering av äganderätt till ett fartyg och fartygets registrering enligt förordningen är två skilda saker. Den nu gällande sjölagen har inte medfört några förändringar i detta avseende.

---

<sup>4</sup> Convention of the Law of the Sea 1982, (UN Doc A/Conf.62/122 of October 7, 1982).

<sup>5</sup> Prop. 1995/96:140.

<sup>6</sup> Registerförordningen (1975:927).

## 3 Skeppsregister i referensländer

För att förmedla en helhetssyn och klargöra historiens påverkan har jag valt ut ett antal referensländer. Jag har även gått in på historien och hur registren har utvecklats. Valet bestäms av följande riktlinjer. Att ta vår närmaste granne och sjöfartsnation Norge som första land var för mig självklart. England, som är en av parterna i Factortamedomarna och dessutom det land vars registerlagar inspirerat de flesta andra, var ett lika självklart val, och i anslutning härtill har jag tagit upp Isle of Man. Vidare har jag valt att ta upp Tyskland, Östersjöns största sjöfartsnation. Sverige har sedan länge ett stort handelsutbyte med Tyskland. Efter andra världskriget kunde Tyskland göra om hela sitt juridiska system. Följden blev att man i Tyskland slapp vissa äldre bojstenar som vi i Sverige måste leva med. Resultatet blev att tyskarna har en del intressanta lösningar på olika juridiska problem. Likaledes har tyskarna introducerat ett andra skeppsregister, vilket gör dem intressanta för mitt arbete. Avslutningsvis går jag igenom de större sjöfartsnationernas andra skeppsregister.

### 3.1 Det norska skeppsregistret

Här kommer jag att beskriva det ordinarie norska skeppsregistret (NOR), medan jag kommer att i huvudsak skjuta på det andra norska skeppsregistret (NIS) till kap 3.5. Liksom många andra länder fick Norge sitt första register som en följd av det engelska registret, MSA 1894, men i Norge kom lagen lite tidigare, närmare bestämt 1893<sup>7</sup>. Den engelska lagens utarbetande tog nämligen så lång tid att Norge hann anta sin lag innan originalet var antaget.

Enligt lagen var ett fartyg norskt om det ägdes

- av en norsk medborgare, eller
- av en norsk juridisk person vars ägare till 6/10 eller mer var norrmän och huvuddelen av
- affärsverksamheten bedrevs i Norge, eller
- av norrmän och svenskar ihop och huvudägaren var norsk medborgare.

Registret innebar ett registertvång för att ett fartyg skulle få kallas norskt och föra norsk flagg. Storlekskravet på fartyg för obligatorisk registrering var 15m (löa), men mindre fartyg kunde registreras frivilligt. Fiskefartyg fick sina egna bestämmelser 1917<sup>8</sup>.

Sedan 1987 har Norge förutom det ordinarie registret NOR ett andra register kallat Internasjonalt norskt skipsregister, NIS. Fördelningen i praktiken mellan registren är den att fartyg i kustfart eller fartyg som trafikerar Norges hamnar skall registreras i NOR, andra i NIS. Under de senaste åren har nya bestämmelser tillkommit allt eftersom nya typer av fartyg har tillkommit, till exempel oljeborrplattformar och olika typer av gasfarkoster. Varje farkost prövas individuellt om den uppfyller de norska skeppskraven.

---

<sup>7</sup> Den Norske skibssloven 1893, Lov av 20.Juli 1893 nr. 1.

<sup>8</sup> Lag om fiskefartyg 1917.



För fasta anläggningar på kontinentalsockeln finns ett separat register<sup>9</sup>. De uppgifter som skall införas i NOR är :

- fartygstyp,
- namn, internationell anropssignal,
- tonnage,
- byggort, byggvarv, byggår,
- material,
- användningsområde,
- hemmahamn,
- uppgifter om ägarna.

Tidigare registrerade man i Norge sitt fartyg i någon av den lokala registerhamnar som fanns längs kusten. Sedan 1992 har man ett centralt register i Bergen. Fortfarande finns dock 27 registreringshamnar där den faktiska införingen i registret äger rum.

## 3.2 Det engelska skeppsregistret

### 3.2.1 Navigation Act 1651

Under 1600-talet var Holland den härskande sjömakten. Denna makt hade successivt tagits över efter Spanien och Portugal och utvecklats till att Holland blev den ledande sjöfartsnationen under seklet. Holländarna kallades för ”Spediteur der Welt”<sup>10</sup>, världens speditörer. Englands handel styrdes under denna tid till 90% av holländarna.

För att motverka den holländska övervikten antog England 1651 sin berömda Navigation Act, NavA. De första 11 avdelningarna i denna lag lägger grunden för inrättande av ett sjöfarts-, flagg- och skeppsregister. Här fastslogs en princip som sedan har kopierats av ett flertal länder och blivit en av hörnpelarna i det brittiska imperiet<sup>11</sup>. Innebörden var i korthet att handeln med England och de engelska kolonierna förbehölls ”engelska fartyg”<sup>12</sup>.

### 3.2.2 Navigation Act 1660

Förutom benämningen engelskt fartyg hade 1651 års Navigation Act inte någon större betydelse för det jag avhandlar här. Emellertid kom 1658 ett lagförslag initierat av handeln. Direkt efter att monarkin hade störtat Cromwell och återtagit makten infördes 1660 års NavA baserad på 1658 års lagförslag. Nu infördes bland annat importrestriktioner men också det första statliga handelsfartygsregistret<sup>13</sup>. I detta register kunde fortfarande skepp byggda i utlandet som bedrev handel med England registreras.

Övriga registreringskrav utöver handeln med England var

- engelsk befälhavare,
- 3/4 av besättningen engelsmän.

---

<sup>9</sup> Petroleumloven av 22. mars 1985 nr. 11 kap.IV

<sup>10</sup> Diwald, *Der Kampf um die Weltmeere*, 1983 p. 254ff.

<sup>11</sup> <sup>5</sup> Diwald, *Der Kampf um die Weltmeere*, 1983 p. 259ff.

<sup>12</sup> England omfattade på denna tiden det nuvarande England samt Wales och Berwick-upon Tweed, NavA 1660 and Harper, *Navigation Laws*, p. 388.

<sup>13</sup> Abbott, *Law of Merchant Ships*, p.77.

Detta ändrades redan 1662, och då skärptes även kravet på var skeppet skulle vara byggt. Enligt den nya lagen fick endast skepp som var kölsträckta i England eller dess kolonier registreras i det engelska registret. Dessa krav gällde till långt in på 1800-talet.

### 3.2.3 Navigation Act 1786

Här finner vi i lagtext för första gången ordet brittisk. Ett brittiskt skepp var ett skepp ägt av brittiska medborgare med hemvist i Storbritannien eller dess besittningar. Nu infördes även ett krav på att alla fartyg som hade en lastkapacitet på mer än 15 ton<sup>14</sup> och hade ett fast däck skulle registreras<sup>15</sup>.

Endast fartyg tillhörande den kungliga familjen var undantagna från registreringsplikten. Registreringen gick till på följande sätt. Ägaren uppgav byggort, storlek, hemmahamn och ägandeförhållande. Staten inspekterade därefter fartyget, och när detta var klart fick skeppet ett "Certificate of British Registry". Detta papper är fortfarande centralt i den engelska skeppsregisterordningen. Ett fartyg utan ett sådant papper kunde beslagtas av engelska myndigheter. En följd av detta var att tvesala av skepp blev en mycket sällsynt förekomst i England.

### 3.2.4 Merchant Shipping Act (MSA) 1854

Under 1800-talet förändrades hela sjöfarten radikalt. Från att tidigare bara bestått av segelfartyg, med oberäknliga ankomsttider, kom den alltmer att domineras av motorfartyg. 1834 infördes av säkerhetsskäl en registreringsplikt för ångfartyg. Den utlösande faktorn var ett stort antal pannexplosioner som skedde på ångare<sup>16</sup>.

Under denna tid var britternas dominans till havs så total att nationalitetskravet löstes upp undan för undan, eftersom det inte fanns andra nationaliteter, och 1849 upphörde kravet på brittisk nationalitet. I det nya registret 1854, vilket var det första moderna skeppsregistret, skulle nu varje fartyg registreras i sin respektive hemmahamn.

Registret blev nu för första gången offentligt. Man får dock inte glömma att detta register var ett i grunden protektionistiskt system. Målet var att vid ett eventuellt krig säkerställa ett visst antal handelsfartyg för att klara av landets försörjning. Genom 1854 års register fick man i skeppspappren in all viktig information som sedermera skulle bli betydelsefull för att på öppna havet ge fartygen den folkrättsliga immunitet som vi idag anser vara självklar.

### 3.2.5 Merchant Shipping Act 1894

Grunden för 1894 års registerordning är delvis densamma som för dagens register. Den del av reglerna som omfattar registrering<sup>17</sup> gjordes dock till stor del om 1988. I MSA 1894 skulle alla fartyg som styrdes med roder registreras, utom fartyg med lastkapacitet understigande 15 ton. Fiskefartyg fick sitt eget register och skulle ej intas i skeppsre-

---

<sup>14</sup> 1 tons lastkapacitet är ett volymmått lika med 100 engelska kubikfot.

<sup>15</sup> Merchant Shipping Act 1786, §§3,4,5.

<sup>16</sup> Registreringsförordning Board of Trade till Blake Lloyd's Register p.39.

<sup>17</sup> MSA 1894, Registry §§1-90.

gistrer<sup>18</sup>. Krigsfartyg var helt undantagna från registreringsplikten<sup>19</sup>. Förändringarna från 1894 har fram till dags dato varit ganska små.

1968 godtogs svävare, och 1970 godtog man registrering av alla olika former av oljefarkoster, såsom oljeborrplattformar och pipeline-läggare. 1983 skapades ett speciellt småbåtsregister, avseende fartyg under 24m löa<sup>20</sup>. I detta register gavs alla personer, såväl fysiska som juridiska, vilka var bosatta i eller hade sitt säte inom Storbritannien med dess kolonier<sup>21</sup>, en möjlighet att registrera fartyg. Att alla medborgare inom Storbritannien och dess samväld gav denna rätt innebar även en möjlighet för dessa medborgare att få sina fartyg registrerade korsvis.

Med korsvis menas att en engelsman kunde registrera sitt fartyg i Hongkong eller på Isle of Man men ändå behålla det skydd som den brittiska flaggan innebar. Registret i sig fördes i varje hamn av tullen.

Samtliga fakta skrevs in i "the book". De fakta som fördes in var:

- namn,
- registreringsnummer och registreringsdatum,
- hemmahamn,
- fartygsfakta,
- byggnadsvarv,
- byggår,
- typ av fartyg,
- namn och adress på "managing owner",
- eventuella "mortgages" och "trusts".

En förändring av innehållet i registret kunde ske endast på uppdrag av fartygets ägare. För detta krävdes att ägaren presenterade antingen ett nybyggnadsbevis eller ett "declaration of ownership".

### 3.2.6 Merchant Shipping Act 1988

Det brittiska registret blev med tiden föråldrat och omodernt. Som så många gånger tidigare i historien krävdes en stor fartygskatastrof för att en ändring skulle komma till stånd, och denna gång blev den utlösande faktorn olyckan med färjan "Herald of Free Enterprise". Följden av olyckan blev en ny MSA, där ett betydande inslag var skärpta säkerhetskrav. Andra viktiga förändringar var bland annat ekonomiskt stöd till handelssjöfarten.

Man kunde dock inte ändra allt direkt, utan betydande delar av MSA 1894 skrevs in i den nya MSA. Med avseende på sambandet mellan fartygets nationalitet och dess registrering gjordes dock radikala ändringar.

Kravet var nu att ägaren skulle vara brittisk<sup>22</sup>, och om ägaren var en juridisk person skulle en övervägande del av ägandet vara i brittisk hand. Man framtog även samväldesländerna rätten att föra brittisk flagg. En möjlighet för medborgarna i dessa länder att få sådan flagg var då att bosätta sig i eller grunda en firma med säte i Storbritannien eller

---

<sup>18</sup> K.Kostkas doktorsavhandling Münster, 1992 "Zweitregister für Seeschiffe" p.15.

<sup>19</sup> England har sedan länge haft en flagguppdelning mellan krigsfartyg som förde "white ensign" och handelssjöfarten som förde "red ensign", medans övriga fartyg för och förde "blue ensign".

<sup>20</sup> "Small Ships Register", MSA 1983 §§5+10.

<sup>21</sup> British Nationality Act 1948, §1, omfattar: kronterritoriet, Commonwealth medlemmar och ytterligare 33 andra stater.

<sup>22</sup> Definition av "brittisk" se MSA 1988 § 2 (1)

dess kolonier. Man skapade samtidigt en möjlighet för briter att få till stånd registrering i ett ”andra register” inom samväldet utan att förlora de ekonomiska förmåner som följde med den brittiska registreringen. Enligt MSA 1988 fick man med regeringens tillstånd öppna register ”overseas” med lite annorlunda krav än i det engelska. Dock krävdes att dessa register följde de regler som fanns i de internationella konventionerna SOLAS<sup>23</sup>, MARPOL<sup>24</sup> och STCW<sup>25</sup>. Under MSA 1988 kunde ett fartyg vara kvalificerat för brittisk registrering även om det var registrerat utomlands, ty obligatoriet att registrera ett brittiskt skepp hade ersatts av en rätt därtill.

### 3.2.7 Merchant Shipping (Registration) Act 1993

Ett centralregister skapades, i vilket alla fartyg registrerades istället för i någon av de tidigare registerhamnarna. En följd av MSA 1988 blev i MSA 1993 att fartyg registrerade ”overseas” inom samväldet blev att betrakta som brittiska<sup>26</sup>. I och med detta ökade mängden registrerat tonnage på till exempel Isle of Man.

Det centrala registret är uppdelat i fyra delregister, nämligen:

1. för fartyg ägda av kvalificerade personer. Fartyget får ej vara fiskefartyg eller registrerat som småfartyg under 3,
2. för fiskefartyg,
3. för småfartyg under 24m,
4. för bareboatchartrade fartyg.

Ägandet av ett fartyg var som tidigare indelat i 64 delar, och ett fartyg kunde ägas av max 64 personer. Vem som fick äga ett fartyg i det brittiska registret var bland annat en följd av Factortamedomarna. Man hade blivit tvingad att utöka begreppet kvalificerad person från det tidigare:

”med kvalificerad person menas en person som är brittisk medborgare och skall vara bosatt i Storbritannien. För ett kvalificerat företag krävs att dess säte skall vara i Storbritannien. Vidare krävs att 75% av aktierna skall vara ägda av en eller flera kvalificerade personer eller företag. Slutligen skall minst 75% av företagets ledning bestå av kvalificerade personer”

till följande:

- brittiska medborgare eller medborgare i EG länder,
- brittiska ”overseas” medborgare,
- personer som under British Nationality Act 1981 är brittiska medborgare,
- personer som utövar ett relevant brittiskt ägande, tex i någon engelsk koloni.

Huvudregeln var att det brittiska ägandet fortfarande dock måste vara i majoritet dvs minst 33 av 64 delar. En undantagsregel gjorde att man kunde kringgå det engelska majoritetskravet genom att utse en representant inom landet. Kravet för denna representant var att han skulle vara en i England bosatt fysisk person eller registrerad juridisk person som uppfyllde nationalitetskraven.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> Safety of Life at Sea Convention 1974

<sup>24</sup> The International Convention of the Prevention of Pollution from Ships 1973

<sup>25</sup> Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978

<sup>26</sup> Icke fiskefartyg under 24m är undantagna från registret om de inte är helt ägda av en britt, MSA 1993, Sched 3

<sup>27</sup> ”Ship Registration” N.P. Ready p.67

### 3.3 Isle of Mans register

Redan 1786 fick Isle of Man sitt första skeppsregister. Detta gör Isle of Mans register till ett av det äldsta andraregister för fartyg i världen. Från och med 1980-talets mitt ökade detta registers betydelse avsevärt.

Av tabellen nedan kan vi se hur mängden registrerat tonnage har ökat dramatiskt under åren 1986 till 1990. Detta är en direkt följd av MSA 1988, som redovisas under 3.2.

Ett fartyg registrerat på Isle of Man betraktas som brittiskt men står under jurisdiktion av Isle of Man. Detta sammanhänger med att ett fartyg som uppfyller kraven enligt bestämmelserna i The Merchant Shipping Order 1992 är att betrakta som brittiskt om det finns i ett s.k. kvalitetsregister inom samväldet. Definitionen av vad som uppfyller kraven enligt ovanstående bestämmelser har förändrats från MSA 1988 till MSA 1993. I kvalitetsregister får man registrera alla typer av fartyg och obegränsad mängd tonnage, under förutsättning att registreringen uppfyller alla de krav som i övrigt ställs i MSA 1993. I MSA 1993<sup>28</sup> har man bestämt att ett litet antal register skall vara kvalitetsregister, varav de viktigaste är Isle of Mans, Bermudas, the Cayman Islands och Gibraltars<sup>29</sup>.

Den lagstiftning som styr registret på Isle of Man är öns MSR 1991<sup>30</sup>. Ett fartyg i detta register kan ägas av :

- brittiska medborgare,
- medborgare i "dependent territories",
- overseas citizens,
- personer som under British Nationality Act 1981 är brittiska medborgare,
- f.d. Hong-Kong medborgare
- företag på Isle of Man eller från "relevant country"<sup>31</sup>.

En minoritet av ägandet får innehas av en icke kvalificerad person. Registermyndigheten har rätt att vägra registrering av ett skepp. En följd av detta har blivit att myndigheterna effektivt väljer ut de fartyg som är lämpade för registrering. Man har till och med ställt upp vissa övriga krav som måste vara uppfyllda för registrering. Dessa är:

- ägandet eller ledningen måste ha ett nära samband med Isle of Man,
- företaget måste kontrolleras från Isle of Man, i den meningen att myndigheterna på Isle of Man skall ha ett företag som på ön kan svara för dess handlingar,
- fartyget skall vara av internationellt godtagbar standard,
- fartyget måste vara klassificerat av ett godkänt klassificeringssällskap.

Ett fartyg måste inspekteras av myndigheterna innan det kan registreras. Därefter utfärdas giltiga certifikat, och fartyget inskrivs i registret. Det finns tre huvudbetydelser av registreringen:

- fysisk kontroll av att fartyget uppfyller alla de krav som internationellt ställs på ett fartyg,
- däribland säkerhet och miljökrav,
- etablerandet av en funktionell fartygsledning från Isle of Man,
- registreringsproceduren vilken ger fartyget dess "document of title".

Alla dessa krav gör att man inte accepterar brevlådeföretag. Myndigheterna kräver

---

<sup>28</sup> MSA 1993, (Sch 3, §1).

<sup>29</sup> N.P.Ready, s.67.

<sup>30</sup> Act of Tynwald, känd som Merchant Shipping Registration Act 1991.

<sup>31</sup> N.P. Ready, s. 68: "relevant countries" är UK, Channel Islands, alla Storbritanniens kolonier, Irland samt ytterligare länder som beslutande departement föreskriver.

”genuine link”<sup>32</sup> mellan fartyget eller dess företag och Isle of Man. Detta ger i sin tur en effektiv kontroll över fartygen och dess förehavanden världen över.

Vid en ytlig betraktelse av detta register verkar det inte innehålla några fördelar alls, men så är inte fallet.

- Först och främst för fartygen ”red ensign” och får därmed brittiskt skydd, vilket visade sig populärt bl.a. under Kuwait-kriget.
- Skattefördelar gäller för sjöfartsföretag registrerade på ön, enligt Income tax Act 1984.
- Mycket liberala bestämmelser gäller för fartygens bemanning.
- De löpande kostnaderna för fortsatt registrering<sup>33</sup> är låga, sedan väl kostnaderna vid inträdet täckts.

För fartyg registrerade inom andra brittiska register finns speciella bestämmelser och fördelar om de vill ändra sin registrering till Isle of Man<sup>34</sup>.

## 3.4 Tysk rätt

Det första tyska skeppsregistret kom till som en följd av och var en kopia av MSA 1854, 1861<sup>35</sup>. Som en grundläggande definition för de objekt som fick införas bestämdes här att rätten att föra tysk flagg krävde registrering i det tyska skeppsregistret. Vid denna tid var registret frivilligt och omfattade bara handelsfartyg. Varje förbundsland hade dock sina egna krav för införande i sina respektive register<sup>36</sup>. Ett exempel från tiden: i Hamburg krävdes ett totalt ägande inom staden medan det i Mecklenburg gick an med endast 75% ägande<sup>37</sup>.

Efter att MSA 1894 trätt i kraft kom det nya tyska skeppsregistret 1899 och samtidigt Flaggenrechtsgesetz 1899. Detta var Tysklands första moderna skeppsregister. Den största förändringen var att det nu blev ett tvång att registrera.

För att få föra den tyska flaggan krävdes registrering, och som motprestation och bevis fick fartyget ett certifikat. Undantagna var krigsfartyg, tullfartyg och övriga statsfartyg. Gränsen för att registrering skulle krävas gick vid en lastvolym av 50 m<sup>3</sup>.

### 3.4.1 Skeppsregistret 1951<sup>38</sup>

Efter att kriget var slut och Förbundsrepubliken hade bildats kom en ny skeppsregisterlag 1951. Till sin största del gäller den ännu idag. En betydande skillnad är mellan materiell och formell rätt att föra tysk flagg. Den materiella rätten bestäms av Flaggenrechtsges-

---

<sup>32</sup> Finns ingen exakt översättning till svenska, däremot heter det på tyska ”echte Verbindung”. Förklaring av uttrycket under 5 kap.

<sup>33</sup> Samtal med Mrs Anne Doyle 970804: kostnader för fartyg under 1500 BRT £280, fartyg över £375. Därefter utgår ingen årlig avgift. I många länder kan denna årliga avgift vara en betydande kostnad, som jämförelse: på Cayman Islands kostar det ca \$0,3/BRT, enl samtal 970804 med Mr Joel. Walton, Government of Cayman Island.

<sup>34</sup> Sid 6 i fax från Marine Administration Isle of Man Government.

<sup>35</sup> ADHGB §432, Algemeines Deutsches Handelsgesetzbuch 1861.

<sup>36</sup> De tyska ”Preussiska” riket uppstod inte förens 1871, då det blev en federation. Även i dag har förbundsländerna ett visst mått av självbestämmande. Schiffsregisterordnung, idag BGBl.IS.779, §1 (2).

<sup>37</sup> Mecklenburgische VO från 31.1.1865.

<sup>38</sup> Flaggenrechtsgesetz 1951, FG 1951.

tetz, FG 1951. Den formella rätten bestäms av Schiffsregisterordnung, SchRegO 1951. Med den formella delen menas rätten att föra tysk flagg. Den materiella rätten styrde andra saker som för denna uppsats inte är av särskilt intresse. I äldre tysk rätt tillämpade man en enkel uppdelning mellan fartyg för insjö- och flodfart och fartyg för färd på öppet hav. Fartyg som inte var ämnade för insjöfart var "Seeschiffe", på svenska ungefär havsfartyg.

Förutom den ovan nämnda indelningen hade man också en uppdelning mellan olika typer av fartyg. Vissa typer av fartyg kunde endast vara flodfartyg och vissa typer endast havsfartyg. I den upphävda Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch (ADHGB) 1861 hade man med avseende på havsfartygen delat in fartygen i "Kauffahrteischiffe", kofferdister, och andra för sjöfart ämnade fartyg. I ADHGB 1861 hade man ansett alla tjänande fartyg vara insjöfartyg. Med ett tjänande fartyg avsågs till exempel lotsfartyg och mindre passagerarfartyg. Ingen visste riktigt klart till vilken kategori fiskefartyg och större färjor hörde. I SchRegO 1951 delade man in fartygen i flodfartyg, tjänande fartyg och fartyg avsedda för havsfart. Beträffande pontoner, kranar och oljeborrplattformar fick man se på det enskilda fallet.

Skeppsregister förs av vissa bestämda första instans domstolar<sup>39</sup>. Den information som skall finnas i registret är följande:

- byggdatum,
- byggvarv,
- hemmahamn,
- mätbrev,
- ägarförhållande,
- ägare,
- registreringsdatum,
- internationell anropssignal.

De ändringar som har skett i det tyska registret fram till dags dato är bland annat att det har tillkommit ett andra register, som jag kommer att gå igenom under 3.5. Idag skall ett fartyg som uppfyller kraven på att föra tysk flagg registreras i det vanliga registret, §10 (SchRegO) om inte undantagen för andra registret är uppfyllda. Kraven för att få föra tysk flagg är uppdelade i två delar, en skall- del och en bör/får- del.

Flaggan skall föras av:<sup>40</sup>

- Tyska fysiska eller juridiska personer som har hemvist eller säte i Tyskland.

Flaggan får föras av<sup>41</sup>:

- tyska medborgare ej bosatta i Tyskland,
- Partrederier med huvudägande i Tyskland,
- EG medborgare, juridiska eller fysiska personer som har sitt verkliga arbetsområde i Tyskland, varmed personen skall vara bosatt där och företaget skall bedriva sina huvudsakliga affärer där,
- fiskefartyg, som skall skötas och föras av "sådana personer".

Med "sådana personer" skall förstås de medborgare som är beskrivna under EG regeln i punkten ovanför. Den införda EG regeln är en följd av Factortamedomarna. Tyskarna har rättat sig efter ratio decidendi i denna dom men ej efter obiter dictum. I förarbetet skriver

---

<sup>39</sup> Förs av Amtsgericht i 16 städer, Schaps/Abraham, Seerecht, §1.

<sup>40</sup> Flaggenrechtgesetz, BGBl. IS. 778, §1

<sup>41</sup> Flaggenrechtgesetz, BGBl. IS. 778, §2

man att vem som helst inte skall få möjlighet att föra tysk flagg utan anknytning till landet.

För de fartyg som skall föra tysk flagg gäller fortfarande den något ålderdomliga uppdelning som kom till 1951. För att förtydliga gränsen mellan insjö/flodfart och havsfart har man i Flaggenrechtsgesetz §1 (4) angivit att gränsen går vid:

”fartyg som är sjövärdiga för kustfart är att betrakta som havsgående fartyg”

## 3.5 Fenomenet med ett andra skeppsregister

Det andra skeppsregistret är ett inhemskt register med andra förutsättningar än det ovan nämnda. Registret måste ha någonting att locka med för att det skall bli attraktivt. En viktig skillnad mot bekvämlighetsregistren är dock att detta andra register är inhemskt. Med inhemskt menas ett register vilket ger ekonomiska fördelar som inte kan uppnås i det första nationella registret, men som samtidigt ger de fördelar som ett uteslutande nationellt register ger. Ett bra exempel är de två olika register som finns i Norge. Ett gäller för fartyg som angör norska hamnar och ett gäller för fartyg vilka inte angör norska hamnar. Liksom så mycket inom den maritima världen kommer fenomenet med ett andra skeppsregister från England.

### 3.5.1 De brittiska andraregistrens utveckling

Den egentliga början för dessa andraregister kom i och med MSA 1660. Här skapades möjligheter för register på olika ställen inom den brittiska maktsvären. Bland annat kan nämnas registren på Isle of Man, Kanalöarna, Irland och i kolonierna<sup>42</sup>. Betydande svårigheter fanns dock, enär definitionerna i de olika registren inte var likartade. Ett fartyg kunde uppfylla kraven för att betraktas som brittiskt i ett register men inte i nästa. Detta problem löstes dock i och med MSA 1786. Under tidens gång har förändringar skett fram och tillbaka angående vilka som är brittiska register.

Idag finns inom kolonierna följande brittiska andraregister:

- Bermuda,
- Caymanöarna,
- Falklandsöarna,
- Virginöarna
- Turks & Caicosöarna,
- St Helena,
- Gibraltar,
- Anguilla & Monserat.

Bland kronterritorierna<sup>43</sup> finns det register på

- Isle of Man,
- Kanalöarna.

Under 1900 talet skedde en ytterligare uppdelning mellan de register där de lokala lagarna kunde påverka och de där de ej kunde påverka registret. De register där man kan tillämpa lokala lagar men bara så länge de överensstämmer med engelsk rätt är i dag de vi

---

<sup>42</sup> Harper, Navigation Laws, p.387.

<sup>43</sup> Begreppsförklaring, K.Kostka, s.47.



kallar för brittiska andraregister<sup>44</sup>. Motsatsen är register med mycket få begränsningar av vilka som får registreras, Flags of Convenience (FoC).

Vissa av andraregistren specialiserar sig på att ha liberala föreskrifter inom fartygssäkerhet och med avseende på fartygens besättningar<sup>45</sup>. I propositionen till MSA 1988 hade man ett förslag till ett centralt andra register för de brittiska öarna<sup>46</sup>; detta gick dock ej igenom. Vad som däremot gick igenom var en uppdelning bland andraregistren (redesign-gruppen) i tre delar. Ju större och effektivare registret var desto högre upp bland grupperna kom registret. Endast register inom den högsta kategorien kan föra in i alla storlekar och typer av fartyg utan restriktioner. Fartyg registrerade i register i den högsta kategorien måste följa de av Storbritannien ratificerade konventioner, t.ex. avseende sjösäkerhet.

### 3.5.2 Övriga världen

Även i den övriga världen insåg man behovet av att kunna behålla tonnage egenflaggat. Man tittade därvid på de olika engelska registren och på bekvämlighetsregistren. Ett annat huvudmål var att behålla sjöfolket under det egna landets jurisdiktion. Man tänkte då på möjligheten att införa ett register med någon form av kvotering för utländska medborgare. Man sneglade också på FoC-länderna, där ofta ett av kraven är att skepparen och någon ytterligare nyckelperson ombord skall vara från ägarlandet<sup>47</sup>. Framförallt Tyskland och Norge diskuterade denna lösning men fann att den eftersträvade minskningen av personalkostnader då skulle utebli. Fransmännen däremot valde denna ”nyckelpersons” lösning och införde den i ett andra register på Kerguelen. Man kan här se ett tydligt mönster: länder som har besittningar i andra delar i världen skapar om så behövs ett andra register på en annan plats än i moderlandet.

Till exempel: Portugal - Madeira, Nederländerna - Antillerna, Frankrike - Kerguelen, Storbritannien - Isle of Man, Gibraltar, m.fl.

I Tyskland och i Skandinavien har man valt en annan typ av andraregister, som inte är att se som ett tillägg till det nationella registret, utan man har föredragit att behålla ett starkare offentligrättsligt inslag i registreringen. Officiellt heter de flesta registren ”internationella” register. Sanningen är dock en helt annan. Flertalet av dessa är förhållandevis slutna register endast för inhemskt tonnage som går i internationell fart, exempelvis det danska (DIS)<sup>48</sup>, tyska (ISR)<sup>49</sup>, och det holländska (Antillerna). Meningen med denna typ av register är att fartyg ej skall flaggas ut.

Motsatsen mot dessa stängda register är de öppna. Även de öppna har som mål att stärka den inhemska sjöfarten, men de öppna registren är mycket mer lika FoC. Här tappas man den nationella prägeln och eftersträvar att registrera så mycket tonnage som möjligt. Här kommer man i konflikt med den traditionella betydelsen av ett register, likaväl som man kommer i konflikt med de internationella konventioner och de doktriner som där finns bl.a. principen om ”genuine link”, varom mer nedan i kap 5. Till egenskaper

<sup>44</sup> Isle of Man, Bermuda, Cayman-, Turks o Caico öarna, och Gibraltar.

<sup>45</sup> Bermuda och Cayman öarna. Lloyds Directory of Registers, s.13.

<sup>46</sup> Prop till MSA 1988, DoT p.4 anm 23.

<sup>47</sup> Ett exempel är Wallenius som behåller skeppare, överstyrman och chief av svensk personal när fartygen flaggas ut.

<sup>48</sup> Danskt internationellt register.

<sup>49</sup> Internationales Seeschiffsregister.

värda att notera är att i det stora flertalet av register kan fartyg som går på inhemsk trafik ej registreras, utan kravet är internationell fart. De brittiska registren har vissa undantag från dessa regler. Ett speciellt undantag är det franska andraregistret, som bara låter bulklastfartyg vara registrerade. Som information kan nämnas att det franska registret i skrivande stund är under omdanande.

Man kan sammanfatta företeelsen med andra register med att efter likheter och olikheter dela in dem i tre kategorier:

#### *Slutna geografiskt begränsade andraregister*

Dessa register är begränsade för endast inhemska ägare/redare, geografiskt begränsade (ej gå på inhemsk kustfart) och begränsade till vissa fartygstyper. Ett exempel är det franska på Kerguelen.

#### *Slutna allmänna register*

Inhemska ägare/redare kan registrera alla sina fartyg, men även här finns vissa geografiska begränsningar. Några exempel är DIS, ISR och det holländska på Antillerna

#### *Öppna allmänna register*

Här kan alla registrera sina fartyg. Vissa geografiska begränsningar finns, såsom att redaren skall ha ett kontor i registreringslandet. Ett par exempel är NIS och det portugisiska registret på Madeira.

# 4 Factortame

Factortame är namnet på ett i Storbritannien etablerat fiskeföretag. Tre viktiga EG-rättsfall berör detta företag. Fall nummer ett gäller ett preliminärt utlåtande till House of Lords angående lagvalsreglerna mellan nationell och EG-lagstiftning. Det andra fallet är det som har störst betydelse och är det avgörande fallet för vårt vidkommande. Slutligen kommer fall nummer tre som rör skadeståndsanspråk uppkomna i de tidigare Factortamedomarna. Jag kommer att helt bortse från det tredje fallet. Till dessa domar av EG-domstolen ansluter sig en serie andra angående rätten för medborgare inom EG att segla nöjesfartyg under flaggan för det EG-land där vederbörande är bosatt vid tillfället. Även dessa fall har resulterat i nya lagregler i Sverige. Endast ett av dessa fall uppmärksammas kort vid redogörelsen för de svenska reglerna i Factortames kölvatten.

## 4.1 Factortame I<sup>50</sup>

### 4.1.1 Bakgrunden

Företaget Factortame Ltd hade enligt den under 1980 talet gällande lagen för skeppsregistrering<sup>51</sup> registrerat 53 fiskefartyg i Storbritannien. Dessa hade tidigare varit spanska men hade under 1980 talet övergått till brittiskt register. Ytterligare 42 fiskefartyg som ägdes av Factortame Ltd hade alltid varit registrerade i Storbritannien. 1988 gjorde Storbritannien ett tillägg till sin Merchant Shipping Act 1894<sup>52</sup>, vilken blev MSA 1988. En avsikt med denna lagstiftningen var att förhindra det enligt britererna allt större problemet med s.k. ”quota hopping”. Innebörden av detta begrepp är att fartyg registreras i olika länder för att ägarna på så sätt skall kunna utnyttja dessa länders fiskekvoter. England ställde nu upp en mängd villkor som skulle vara uppfyllda för att ett fartyg skulle få stå i registret och föra brittisk flagg.

Det hade ingen betydelse om berörda fartyg varit registrerade i Storbritannien tidigare eller ej. Kraven preciserades i artikel 14, varav 14:1 innehöll följande:

Ett fiskefartyg får registreras i det nya registret om

- fartyget är ägt av brittiska medborgare,
- fartyget är skött, och dess rutter är planerade ifrån Storbritannien,
- samtliga som chartrar, leder eller använder fartyget är ”kvalificerade” personer eller företag.

Artikel 14:2 sade att fartyget måste till 75% vara ägt av sådana ”kvalificerade” personer eller företag. I art 14:7 definierades begreppet kvalificerad person. Härmed avsågs en person som var brittisk medborgare och var bosatt i Storbritannien. För ett kvalificerat

<sup>50</sup> C-213/89 *State v. Factortame Ltd.*

<sup>51</sup> MSA 1894

<sup>52</sup> Se kap 2, man inkorporerade stora delar av MSA 1894 i MSA 1988

företag krävdes att dess säte skulle vara i Storbritannien. Vidare krävdes att 75% av aktierna skulle vara ägda av en eller flera kvalificerade personer eller företag. Slutligen skulle minst 75% av företagets ledning bestå av kvalificerade personer. Denna lag liksom dess tillämpningsförfordning trädde i kraft 1988. Man skrev dock prorogationsreglerna så att den gamla lagen fick utsträckt giltighetstid till och med 31 mars 1989. 1989 stämde EG-kommissionen Storbritannien<sup>53</sup> inför EG-domstolen för att landets nationalitetskrav ej överensstämde med artikel 169 i EEC-avtalet. Kommissionen begärde ett separat interimistiskt beslut på detta. Domaren beviljade begäran, och Storbritannien ändrade art 14 från och med den 2 november 1989. Under tiden hade Factortame Ltd funnit att dess rätt att fiska i brittiska vatten skulle upphöra från 1 april 1989, eftersom man inte kunde uppfylla kraven i artikel 14. Valet för företaget blev att ta upp ärendet i domstol. Likaledes begärdes ett interimistiskt beslut rörande tillåtelse av fisket under den tid som processen pågick. Queen' s Bench Division (QB) beslöt<sup>54</sup>

- att vilandeförklara processen och med stöd av art 177 ge ett preliminärt besked,
- att tillfälligt uppskjuta tillämpningen av del 2 i 1988 års lag just vad det gällde denne svarande.

I mars 1989 överklagade transportdepartementet QBs beslut till Court of Appeal (CA). CA fastställde att QB inte under nationell lag hade rätt att interimistiskt avvika från av parlamentet stiftad lag. I och med detta återkallades QBs beslut. House of Lords (HL) fastställde att under nationell lag brittiska domstolar inte hade någon rätt att fatta interimistiska beslut som detta. Just detta var även en gammal common-law-regel som sade att interimistiska beslut ej får fattas negativt mot "the Crown". Sen tog man itu med frågan om, oavsett nationell lag, domstolen under EG-lag hade rätt att fatta interimistiska förbud mot staten ("the Crown"). Eftersom frågan rörde tolkning av EG-lagstiftning, bestämde HL som en följd av art 177 att vilandeförklara processen tills dess att "Court of Justice of the European communities" hade givit ett preliminärt beslut. För att fullt ut förstå svaret måste man ta del av rättsfallet "*Am. Finanze v. Simmenthal*"<sup>55</sup>. Där slår domstolen fast att EG-rättsliga lagar med direkt effekt

"måste fullt ut och lika tillämpas i samtliga medlemsstater från och med det datum då de träder i kraft tills dess att de inte längre gäller".

Det anses som en skyldighet för de nationella domstolarna att tillämpa lagen, dock i enlighet med art 5 i EG-fördraget.

#### 4.1.2 Domskälen

Domskälen sammanfattas i några korta och koncisa rader som jag här citerar på ett av originalspråken.

"Community law must be interpreted as meaning that a national court which, in a case before it concerning Community law, considers that the sole obstacle which precludes it from granting interim relief is a rule of national law must set aside that rule".

---

<sup>53</sup> C 246/89 *R Commission v. United Kingdom* ECR 3125.

<sup>54</sup> Divisional Court of the Queen' s Bench, 10<sup>th</sup> of March 1989.

<sup>55</sup> C 106/77 *Amministrazione delle finanze dello Stato v Simmenthal SpA*. 1978 ECR 629.

## 4.2 Factortame II<sup>56</sup>

Detta fall är som tidigare antytt det för vårt vidkommandet mest intressanta i Factortame-frågan. Fallet omfattar QBs förfrågan till EG-domstolen om ett preliminärt beslut.

### 4.2.1 Rättsfrågan

I juli 1989 fick EG-domstolen av QB uppdrag att avge ett preliminärt svar på hur domstolen under art 177 ställde sig till fyra frågor angående tolkningen av EG-lag. Framför allt rörde dessa etableringsrätten, proportionalitetsprincipen och non-diskrimineringsprincipen. Avsikten var att fastställa graden av överensstämmande mellan EG-lag och den nationella engelska lagstiftningen avseende villkor för registrering av fiskefartyg. Frågorna löd så här:

1. Påverkar gemensamhetslagstiftningen de villkor enligt vilka medlemsstaterna grundar sina lagar för bestämmande av vilka fartyg som är berättigade att registreras, föra landets flagg och inneha dess nationalitet?

2. Kan man med beaktande av non-diskrimineringsprincipen avseende nationalitet, den fria etableringsrätten och proportionalitetsprincipen enligt EG-rätten tillåta en medlemsstat att ställa upp följande krav för fiskefartyg för att föra det landets flagga?

a. Fartyget måste om det ägs av privatpersoner ägas till 75% av medborgare i detta landet?

b. Om fartyget ägs av ett företag måste 100% av aktierna ägas av medborgare i detta landet?

c. Fartyget måste ledas och kontrolleras från det angivna landet?

d. Alla som chartrar, är redare eller motsvarande måste vara medborgare i landet eller vara ett eller flera företag som uppfyller ovan ställda krav?

Under förutsättningen att inga undantag är gjorda med avseende på nationalitetskravet för medborgare från medlemsländerna,

3. Påverkas svaret på fråga två av förekomsten av fiskekvoter mellan medlemsstaterna?

4. Påverkar det frågeställningen i fråga två och tre att fartygen när den nya lagen infördes är registrerade i det land där de blir förbjudna att fiska om denna innebörd i sin tur betyder att de ej heller uppfyller kraven för andra länders kvoter?

### 4.2.2 Motivering av domen

Domstolen har utöver en kort sammanfattning besvarat frågorna utförligt och med motivering. Dessa domskäl redovisas nedan.

1. Den gällande gemensamhetslagen delegerar beslutanderätten över villkoren för registrering av fartyg till de enskilda medlemsstaterna. Just i avseende på fiskefartyg finns rättsfallet *Pesca Valentia*.<sup>57</sup> Här fastslås en policy för hur fiskeindustrin tillåts att ”fly the flag” och hur den får registrera fartyg i respektive land. Åt de enskilda länderna överläts

---

<sup>56</sup> C-221/89 *Queen Secretary of State for Transport v. Factortame Ltd.*

<sup>57</sup> C 223/86 *Pesca Valentia v Minister for Fisheries and Forestry* 1988 ECR 83

däremot detaljregleringen kring själva registreringen. Dock måste även dessa delegerade beslut fattas i enlighet med gemensamhetslagarna<sup>58</sup>.

Storbritannien, Belgien och Grekland yttrade i inlägga till Factortame II att EG-rätten inte kan vara bestämmande i frågor som avser internationell lag(folkrätt). De stödde sitt resonemang på konventionen om det öppna havet<sup>59</sup>. Där står bland annat att

”varje stat skall precisera de villkor som krävs för ett fartygs nationstillhörighet” och vidare ”det måste existera en genuine link mellan staten och fartyget”.

Framför allt måste staten enligt yttrandena på ett effektivt sätt ha möjlighet att utöva sin jurisdiktion över fartyget. Domstolen bemötte denna invändning med att invändningen skulle kunna få någon grund om gemensamhetslagen och folkrätten kom i konflikt. Med ledning av detta måste antas att domstolen ej ansåg att någon konflikt förelåg mellan EG-rätten som domstolen tolkade den och folkrätten.

Slutsumman blir att, som gemensamhetslagen ser ut just nu, det åligger vart och ett av medlemsländerna att i enlighet med gemensamhetslagen ställa upp de krav som måste uppfyllas för att ett fartyg skall bli registrerat i det landet och få föra landets flagg.

2. Kommissionen hävdade att registrering av ett fartyg är en etableringshandling, vilken faller inom art 52<sup>60</sup> i EEC-fördraget. Domstolen avgjorde att i den mån en registrering förutsätter någon form av ekonomisk aktivitet, så faller den inom art 52. Slutsatsen blev att villkoren för registrering av fartyg inte fick vara något hinder för den etableringsfrihet som uttrycks i art 52.

Storbritannien och Belgien hävdade vidare att kraven avseende nationalitetstillhörigheten inte stred mot art 52 st 2, eftersom alla berörda personer vilka uppfyllde landets krav var berättigade att registrera fartyg, inklusive fiskefartyg. Kommissionen hävdade motsatsen och ansåg att betydelsen av art 52 st 2 var att varje medborgare inom gemenskapen skulle ha rätt att självständigt bedriva olika verksamheter. De avvikande länderna påpekade att man måste beakta skillnaden mellan nationalitetskravet för personer och det för fartyg.

Sammanfattningen blev här enligt domstolen att ett lands villkor för registrering måste harmonisera med gemenskapslagen, och att villkoren i detta speciella avseende ej får gå emot non-diskrimineringsprincipen. De av Storbritannien uppställda kraven ansågs inte förenliga med art 52. Likaledes ansågs de gå emot bestämmelserna i art 221, som säger att stater måste behandla andra gemenskapsmedborgare likadant som sina egna, utan diskriminering.

Artikel 52 föreskriver ett fast etablisemang eller styrelsesäte inom medlemsstaten. Detta betyder att domstolen ansett att kravet på att fartyget måste styras och dirigeras från Storbritannien var helt i övensstämmelse med gemenskapslagstiftningen. Däremot anger domstolen i ett obiter dictum att dessa krav inte skulle vara tillåtna om det fanns ett centralt fartygsregister inom unionen.

Slutligen kom rätten till frågan om betydelsen av att en minister kan bevilja undantag från reglerna. Domstolen är klar i sin åsikt att detta inte är någon förmildrande omstän-

---

<sup>58</sup> Senaste beslutet om detta i fallet: C 57/86 Hellenic Republic v Commission 1988 ECR 2855 och i fallet: C 127/87 Commission v Hellenic Republic 1988 ECR 3333

<sup>59</sup> Article 5(1) in the Geneva Convention on the High Seas UN Treaty Series 450, No 6465

<sup>60</sup> EEC Treaty.

dighet. Dispensmöjligheter rättfärdigar inte regler som strider mot gemenskapslagstiftningen<sup>61</sup>, ens om ministern har att tillämpa undantagsreglerna enligt fritt skön.

Svaret till den nationella domstolen måste i denna fråga bli att möjligheten för en minister att bevilja undantag för vissa speciella fall inte gentemot gemenskapslagstiftningen rättfärdigar annars ej acceptabla krav på registrering.

Domstolen har i två olika fall<sup>62</sup> förklarat att när en medlemsstat utövar sin rätt att detaljreglera bestämmelserna kring fiskekvoterna och vilka fartyg som får fiska upp kvoterna måste dessa beslut togs i enlighet med gemenskapslagen. I *Jaderow*-fallet slogs fast att en medlemsstat har rätt att ställa upp krav för att upprätthålla en "economic link" mellan staten och fartyget, dock endast avseende länken mellan dess fiskeriverksamhet och dem som är beroende av fiskerinäringen iland.

Likaledes skriver domstolen att målet med den nationella lagstiftningen för registrering inte är att definiera detaljerade regler för utnyttjandet av fiskekvoterna. Svaret på den tredje frågan blir således att förekomsten av nationella fiskekvoter inte påverkar svaret i frågan om nationalitetskraven på ägarna, (fråga två se 4.2.1).

4. Den fjärde frågan besvarades inte utan skulle ha blivit aktuell endast i det fallet att domstolen skulle anse att gemenskapslagen inte prekluderar de krav på nationalitet, säte och hemvist som efterfrågas i de övriga frågorna i detta fall. Eftersom så ej var fallet fanns det ingen anledning att besvara frågan.

### 4.2.3 Domsäl i sammanfattning:

1. Det åligger varje medlemsstat att i enlighet med internationell lagstiftning fastställa villkoren för registrering av fartyg i respektive land samt för förande av det landets flagga. Landet måste samtidigt se till att reglerna är övnsstämmande med gemenskapslagarna.

2. Med stöd av art 52 tillåts ej de i UK uppställda kraven på ägarna eller på dem som chartrar, leder eller innehar motsvarande befattningar.

3. Det strider ej mot gemensamhetslagstiftningen att uppställa krav på att fartyget måste ledas från det bestämda landet.

4. Det förhållandet att en minister kan bevilja speciella undantag rättfärdigar ej kraven på nationstillhörighet.

5. Det existernade systemet med nationella fiskekvoter påverkar inte svaret på fråga två.

---

<sup>61</sup> C 82/77 *Openbaar Ministerie of the Netherlands v. Van Tiggele* 1978 ECR 25.

<sup>62</sup> C3/87 *The Queen Minister of Agriculture, Fisheries and Food v. Agegate Ltd* 1989 ECR 4459. *The Queen Minister of Agriculture, Fisheries and Food v. Jaderow Ltd* 1989 ECR 4509.

# 5 EG-rätt och folkrätt

## 5.1 Inledning

Folkrätten har utvecklats som en metod för att lösa internationella tvister, närmast sådana mellan stater. Folkrätten bygger till stor del på värderingar som i den västliga världen anses moraliskt riktiga. Folkrätten är, lite kategoriskt sagt, en moraliskt accepterad och kodifierad sedvänja. De problem man inriktat sig på i folkrättsliga konventioner var till stor del sådana som uppstod efter de stora krigen, hur att behandla krigsfångar osv. För sjöfarten är den del av folkrätten som kallas havsrätt särskilt betydelsefull. Havsrätten berör en mängd internationella problem som uppstår på havet, bland annat angående rätten till det fria havet, fartygs immunitet mot andra staters ingrepp ombord, och innebörden av att ett fartyg för ett visst lands flagg. Dessa regler kodifierades i fyra konventioner från 1958<sup>63</sup>, sedermera ersatta av en enda gemensam havsrättskonvention 1982, UNCLOS<sup>64</sup>.

EG-rätten å sin sida rymmer lagar som bestäms överstatligt inom den europeiska unionen. EUs regler är från början inriktade på marknadsrättsliga förhållanden men får i praktiken genomslag på allehanda relationer medlemsländerna emellan. Likartade marknadsförhållanden kan anses kräva ett harmoniserande lagsystem inom EU. Problem uppstår när folkrätten kommer på kollisionskurs med EG-rätten, vilket synes vara vad som hände i Factortamedomarna.

## 5.2 Genuine link

Genuine link är ett mycket centralt begrepp för denna uppsats. Härmed avses ett samband som skall råda mellan ett fartyg och en stat för att fartyget skall få föra statens flagg. Begreppet genuine link är en folkrättsligt accepterad princip, numera fastslagen i 1982-års havsrättskonvention, där det i art. 91 står:

”Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship”

Begreppet genuine link var ett resultat av det första internationella försöket att stoppa bekvämlighetsregistrens utbredning på 1950-talet. Under utarbetandet av konventionsutkastet till UNCLOS I ville de traditionella sjöfartsnationerna i konventionen föra in ett krav på ”genuine connexion” mellan flaggstaten och fartyget. Med genuine connexion avsågs inte bara en länk mellan flaggstaten och fartyget utan även en flaggstats skyldighet att utöva ”*effektiv jurisdiktion och kontroll*”<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> Geneva Conventions on the Law of the Sea, Cmnd:2511,1029,2422,3208

<sup>64</sup> United Nations Convention of the Law of the Sea, 10 December 1982

<sup>65</sup> Nederländernas och Storbritanniens förslag (A/CN.4/99/Add.1)



Uttrycket *genuine connexion* ändrades emellertid under behandlingens gång till *genuine link*. Detta begrepp hade använts redan i 1958-års havsrättskonvention i dess art 5.

”Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship”

Vad som här reglerades var flaggstatens skyldighet att fastställa villkoren för registrering av fartyg. Detta var en kodifiering av vad som tidigare hade ansetts utgöra folkrättslig sedvänja.

Det äldsta folkrättsliga ställningstagandet i frågan gjordes i rättsfallet *The Muscat Dhows case* 1905<sup>66</sup>. Fallet rörde frågan om franska staten genom att tillåta vissa av sultanen Muscats fartyg att föra fransk flagg därigenom brutit mot sina folkrättsliga förpliktelser. Ett bakomliggande skäl var att Storbritannien misstänkte att sultanens fartyg ägnade sig åt slavhandel. Domstolen dömde till Frankrikes favör och konstaterade:

”Whereas generally speaking it belongs to every sovereign to decide to whom he will accord the right to fly his flag and to prescribe the rules governing such grants, and whereas, therefore, the granting of the French flag to subjects of His Highness the Sultan of Muscat in itself constitutes no attack on the independence of the Sultan.....”

Följden blev att Frankrike i princip var fritt att låta sultanens fartyg segla under fransk flagg. Ytterligare en följd blev att flaggstatens rättighet att reglera villkoren för registrering av fartyg hade fastslagits i domstol.

Det finns ingen riktigt bra svensk översättning av uttrycket *genuine link*<sup>67</sup>. Men innebörden av uttrycket är att det måste finnas ett samband, en direkt och naturlig anknytning mellan fartyget och dess registerland. Detta exemplifieras med det i art.5 i 1958 års konvention uttryckta kravet på att flaggstaten måste utöva teknisk, administrativ och social kontroll över fartyget<sup>68</sup>.

Om ett fartyg inte för någon flagg eller en flagg vilken man har anledning anta kan vara falsk, har fartyget inte den rätt till immunitet på de öppna haven som ett fartyg med en ”*genuine link*” till ett land<sup>69</sup> har. Denna princip tillhör de generella satser som ansetts gälla sedvanerättsligt trots konventionens relativt ringa anslutning.

Ett register som accepterar registrering av fartyg utan en *genuine link* anses vara ett bekvämlighetsregister, och fartyget för då en ”*flag of convenience*”. Att det i alla registerländer är respektive land som bestämmer sina regler för registrering, men att det sker olika i olika länder, har vi sett tidigare i kap 3.

EU hade som förslag att upprätta ett överstatligt EU-register där alla fartyg inom hela EU skulle registeras, men förslaget blev inte mer än ett förslag. Det anknöt dock klart till den upplösning av *genuine-link* kravet som blivit allmän genom erkännande av bekvämlighetsflaggor. Medans man tidigare haft en markerad ovilja mot att anta ett samband mellan fartyg och registerland vid interantinella register, har ett sådant samband nu börjat erkännas. För de ”öppna registren”, t.ex. NIS, finns inget krav på att en norsk medborgare skall vara en majoritetsägare, men redan ett sådant krav som i NIS på att ägaren skall ha

<sup>66</sup> *The Muscat Dhows case* (France v. Great Britan) [1905].

<sup>67</sup> Det närmaste uttrycket i Sverige är ”verkligt samband”. Tyskarna har uttrycket ”*echte Verbindung*”, vilket jag personligen anser mer passande.

<sup>68</sup> Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden, s 244.

<sup>69</sup> *The Asya* (1948) A.C. 351. Ett fartyg hade ingen flagg men hissade senare turkisk flagg. Hon kunde dock inte uppvisa dokument som styrkte hennes turkiska nationalitet och fick då inte åtnjuta de rättigheter som hon gjorde anspråk på.

en representant i registerlandet anses numera vanligen etablera den erforderliga länken. Något folkrättsligt avgörande av den frågan finns dock ej. När EG-domstolen i *Factortame II*<sup>70</sup> utgår från att EG-rättens krav, såsom domstolen vill tolka dem, harmoniserar med folkrättens, utan att precisera dessa gränsdragningar<sup>71</sup>, ja utan att ens uttryckligen förklara att de båda rättssystemen är förenliga, kan det knappast ses som annat än en nonchalans och ett onitresse för den folkrättsliga frågeställningen om ”genuine link”.

Domstolen hänvisar i *Factortame II* till rättsfallet *Pesca Valentia*<sup>72</sup>, där det framgår att rätten att bestämma villkoren för registrering av fartyg är hävdvunnen till att ske inom respektive lands lagstiftning. I *Factortame II* fortsätter domstolen:

”Nevertheless, powers which are retained by the Member States must be exercised consistently with Community law”.

Kravet på ”genuine link” enligt 1958 års havsrättskonvention avfärdades därefter med att det inte spelar någon roll eftersom dessa regler inte står i konflikt med gemenskapsslagen. Slutligen gör man av detta resonemang den mycket originella slutsatsen där man helt undviker problemet genom att säga:

”...as Community law stands at present, it is for the Member States to determine, in accordance with the general rules of International law, the conditions... for a vessel to be registered... But, in exercising that power, the Member States must comply with the rules of Community law”<sup>73</sup>.

Det är alltså för medlemsstaterna att följa folkrätten vid fastställande av sina registreringskrav. Sedan skall EG-rätten, administrerad av domstolen bevaka de så valda nationella reglernas överensstämmelse med EG-rätten. Något beaktande av folkrätten nämns inte i det senare granskningsmomentet. Med en sådan ståndpunkt hos EG-domstolen är det inte egendomligt att de nationella lagstiftningarna lätt kommer i kläm med folkrätten. Mer om detta utvecklas i kap 8.

---

<sup>70</sup> C-221/89 *Factortame*.

<sup>71</sup> C-221/89 *Factortame*. s.6, st 16.

<sup>72</sup> 223/86 *Pesca Valentia*.

<sup>73</sup> C-221/89 *Factortame* p5-6.

# 6 Ändringar i Sjölagen pga Factortame

## 6.1 Inledning

För Sverige blev det aktuellt att anpassa sin lagstiftning till de signaler som getts genom Factortame, i synnerhet genom att ge alla fysiska och juridiska personer inom EES<sup>74</sup> rätten att registrera sina fartyg i Sverige, om fartygen används inom en verksamhet etablerad i Sverige<sup>75</sup>. Egentligen berörs fler paragrafer än dem jag tar upp här av ändringarna, men jag har valt att endast beröra de centrala bestämmelserna, medan andra lämnas åt sidan. För ökad tillgänglighet av lagtexten har jag i bilaga ett intagit en lagtextjämförelse som kan läsas parallellt med detta kapitel.

## 6.2 Sjölagens första kapitels första paragraf

### 6.2.1 Sjölagen 1994:1009

I sjölagen (1994:1009) angavs ett fartyg som svenskt med rätt att föra svensk flagg, om det ägdes till mer än 50% av svensk fysisk eller juridisk person. Regeringen fick meddela undantag för annat fartyg vars drift stod under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare hade fast hemvist i Sverige.

### 6.2.2 Ds 1996:60

Innebörden av Ds-förslaget var enligt 1§s huvudregel, att svenska fartyg skulle få föra svensk flagg och att fartygens svenska karaktär angavs i 1 a-d §§. Ett fartyg är svenskt enligt 1 a § om det är ägt till mer än hälften av svensk fysisk eller juridisk person.

Dessa krav skulle dock inte gälla om:

1. fartyget ägdes till mer än 50% av ett företag etablerat i ett annat EES- eller EG land,
2. fartyget drevs från sådant land,
3. fartyget var registrerat där.

I 1 b § gjordes tillägg till 1 a § för det fall att fartyget ägdes till mer än 50% av en EES-etablerad fysisk eller juridisk person som hade ett företag etablerat i Sverige. Företaget skulle drivas från Sverige och fartyget skulle var infört i ett sådant register som avsågs i 2 §, även ett sådant fartyg skulle anses vara svenskt.

---

<sup>74</sup> Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

<sup>75</sup> Prop 1996/97:130 sid 36

1 c § var ytterligare ett tillägg till 1 a § och 1 b §. 1 c § var som 1 b § men gällde enbart EG- personer och inte EES.

1 d § var ett tillägg till 1 a-1 c §§, vilket gav regeringen eller av dem utsedd myndighet möjlighet till vissa dispenser.

### 6.2.3 Prop 1996/97:130, sedermera antagen som lag

I propositionen har man kombinerat lagtexten från den gamla sjölagen (1994:1009) och texten i Ds-förslaget. Paragrafen inleds med en förklaring av när ett fartyg anses vara svenskt. Den första meningen är i det närmaste identisk med den gamla sjölagen. Därefter följer en uppräkningslista av vilka fartyg som om de är registrerade i ett annat EU-land inte är att betrakta som svenska. Huvudregeln enligt första stycket är att ett fartyg är svenskt om det har svensk ägarmajoritet, om så inte är fallet kan det trots detta räknas som svenskt enligt 1 a §.

Andra meningen upptar under punkterna ett och två, tvenne undantag från huvudregeln att svenskägda fartyg är svenska, nämligen för fartyg som fått registrering i annat EES- eller EG-land än Sverige, dels sådana som används i en ekonomisk verksamhet i registerlandet och dels vissa nöjesfartyg tillhöriga personer som fått dessa fartyg registrerade i det andra landet till följd av EGs regler om fri rörlighet för personer. Båda avser att undanröja sådan dubbel nationalitet som kunde bli följden av att andra EES-länder följer Factortame respektive vissa liknande EG-domar om nöjesfartyg, om fartygen samtidigt med den nya registreringen fick behålla sin ägargrundade svenska nationalitet. Det första undantaget har utformats enligt den uttolkning av EGs etableringsrätt som EG-domstolen gjort i Factortame II. Enligt propositionen görs ingen skillnad mellan primär och sekundär etablering<sup>76</sup>. Man förutsätter alltså att ett svenskägt fartyg kan placeras under annan än svensk EG-flagg även om verksamheten ytterst leds från Sverige genom instruktioner till en sekundär etableringsenhet i registerlandet, ett lokalkontor som formellt framstår som ledare av verksamheten.

Det andra undantaget föranleds enligt propositionen av rättsfallet C-334/94, där EG-domstolen efter ett invecklat resonemang kommit till slutsatsen att den fria rörligheten för personer, arbete och tjänster medför fri rörlighet även av registrering av nöjesbåtar som de kan vilja ta med sig. Åtminstone från svensk horisont förefaller det vara ett obefintligt problem som domstolen löst genom detta avgörande, då svenska nöjesfartyg under fortsatt svenskflaggning har kunnat följa sina ägare till de EG-länder som ägarna valt för sin verksamhet, medan placering under lokal EG-flagg skulle ha medfört kostnader och kontroller som man varit glad att kunna undvika. Allnog avser undantaget för nöjesfartyg att svenskägda sådana, inklusive de som ägs i svensk majoritet, skall upphöra att ha svensk nationalitet om de får annan än svensk EG-registrering till följd av ägarens vistelse i registerlandet enligt reglerna om fri rörlighet, att lagtexten även upptar vistelse på grund av medborgarskap i registerlandet förefaller att vara ett misstag, då ju undantagsregeln handlar om svenskägda och ej utlandsägda fartyg.

Medan undantagen i 1 c § egentligen endast är en anpassning till vad omvärlden kan företa sig med anledning av EG-domstolens nya signaler, upptar 1 a § i förening med de

---

<sup>76</sup> Prop 1996/97:130 sid 54

nya registreringsreglerna i 2 kap 1 § den egentliga svenska reaktionen på Factortamedomarna.

Det sistnämnda lagrummet anger att en utländsk ägare kan kräva svenskregistrering enligt förutsättningarna i Factortame etc, och det förstnämnda att hans fartyg under sådana omständigheter blir svenskt oavsett hans eget utländska medborgarskap.

#### **6.2.4 Paragraf 1 b**

Denna paragraf svarar förutom vissa små ändringar mot 1:1 i 1994 års sjölag<sup>5</sup>. I första stycket räknas upp de tillfällen vid vilka ett fartyg också skall anses vara svenskt. Regeringens föreskriftsrätt enligt andra stycket har utökats från att inte bara gälla för registreringspliktiga fartyg utan till att även omfatta eljest registrerade fartyg. Detta beror på att EG- och EES-fartyg enligt de nya bestämmelserna kommer att vara svenska.

### **6.3 Andra kapitlets första paragraf**

#### **6.3.1 Inledning**

Den ursprungliga lagtexten stadgade att svenskt skepp skulle vara registrerat och att Regeringen kunde bevilja undantag för vissa statsfartyg. Enligt Ds-förslaget skulle innebörden bli den att ett svenskt skepp alltid skulle registreras och ett annat skepp skulle registreras om det uppfyllde undantags- förutsättningarna i 1 b § 1-3 eller i 1 c § 1-3 och den som skulle anmäla fartyget för registrering var ägaren.

#### **6.3.2 Propositionen och lagen**

I propositionen har paragrafen blivit en spegelbild av 1 kap. 1 § andra stycket. I första kapitlet har sagts att vissa fartyg under vissa förhållanden inte får registreras i det svenska registret därför att de finns i annat EG-register. I andra kapitlet ges möjligheter för EG-fartyg att under motsvarande förutsättningar registreras i Sverige.

- Första punkten omfattar handelsfartyg där viss kontakt med Sverige finns och ägaren vill registrera sina fartyg i Sverige.
- Andra punkten gäller fritidsbåtar vilkas ägare vill registrera sitt fartyg i Sverige.

Om Sverige nu skall blint följa vad EG-domstolen säger, kan man kanske tycka att detta förslag är rimligt. Verkligheten ger dock en helt annan bild. Av olika anledningar som jag kommer att visa i kapitel åtta kan vi förmoda att ingen kommer att frivilligt vilja registrera fartyg eller båtar i Sverige. Erbjuder Sverige inte några som helst fördelar, finns det ingen som kommer att se någon anledning till att använda Sverige och dess register.

## 6.4 Överväganden och ställningstaganden i propositionen

I och med Sveriges medlemskap i EU är vi bundna av de regler och bestämmelser som finns i EU. I Romfördraget finns flertalet av de grundläggande bestämmelserna inom EG. Där talas bland annat om den fria rörligheten för varor och tjänster, varom närmare utförts i kapitel fem ovan. Factortame II anses ha preciserat och uttolkat rätten att etablera verksamhet inom sjöfarten och speciellt inom fiskerinäringen. Domen har varit avgörande för vissa ställningstaganden i den svenska propositionen. Factortame II domen har gjort klart att det åligger det enskilda landet att avgöra villkoren för registrering, så länge man följer gemenskapslagen. Domstolen har inte sett någon konflikt mellan sitt avgörande och 1958 års konvention om det fria havet<sup>77</sup>. En följd av detta blir att en lag utformad i enlighet med gemenskapsrätten antas vara förenlig med havsrättskonventionen. Likaledes antas den nya konventionen från 1982<sup>78</sup> inte medföra någon ändring.

Vi finner att eftersom lagförslaget helt godtar domskälen utan att se någon konflikt med folkrättens regler, så har det begränsat tillgängligheten av en del tidigare folkrättsgrundande regler. Sålunda anses att Sveriges tidigare på folkrätten grundade regler om fartygsregistrering inte får hindra de fria rörligheterna och etableringsrätten.

Den svenske lagstiftaren har även tagit Factortamedomen till intäkt för att fartygsregistreringen inte kan skiljas ifrån EUs etableringsrätt. Lagstiftarens slutsats av detta blir att det måste gälla en total frihet för etablering för EG-medborgare även inom sjöfarten.

---

<sup>77</sup> Convention of the High Seas 1958

<sup>78</sup> Convention of the High Seas 1982

# 7 Följderna av att lagen har antagits

## 7.1 Följderna för det svenska skeppsregistret

### 7.1.1 Inledning

Propositionen<sup>79</sup> som är en följd av bland annat Factortamedomarna, vilka är grunden för min uppsats, har redan blivit lag. Följden av detta blir att jag får övergå från att utvärdera vilka följderna skulle bli om den antages till att utvärdera följderna av att den har antagits. Skillnaden blir dock inte av avgörande betydelse för min utvärdering.

### 7.1.2 Sjöfarten

Om man slaviskt följer EG-domstolens tolkning, inklusive *obiter dicta*<sup>80</sup>, kan man få en form av bekvämlighetsregister. Vad som betecknar ett bekvämt register är avsaknad av genuine link mellan landet och fartyget. Antagligen blir betydelsen av ett sådant register i Sverige initialt sett inte så stor. Det beror på att valet av register påverkas av ett flertal andra faktorer än samhörighet, som skattelättnader och andra fördelar av att få fartyg och tonnage registrerat i landet. Svensk flagg utövar för närvarande knappast någon attraktion på utländskt tonnage. Svenska redarföreningen har under november 1997 sagt att om ingenting görs kommer den svenska sjöfarten på lång sikt att minska sitt tonnage med mer än 90%<sup>81</sup>.

Lösningen med andraregister eller bekvämlighetregister.

Anledningen till skapandet av ett andra register är oftast att man vill få in mer registrerat tonnage till landet och naturligtvis tjäna pengar. Detta sker effektivast genom olika lättnader i bland annat kostnader för fartyg, beskattning av ägarna och besättningarna.

Under kap 3.5 har jag visat att man i ett antal länder väljer att endast ta ut minimala kostnader för registrering i landet, ex Isle of Man och Cayman Islands.

Kommer detta att bli situationen även i Sverige?

Antagligen kommer detta ej att ske i Sverige, sedan såväl en borglig som en socialdemokratisk regering avstått från tillfällena att tillskapa ett sådant register. Som enda åtgärd under 1997 har staten valt att ersätta den lägre sjömansskatten med vanlig landskatt. Vem vill då registrera här och tvingas att till stor del anställa svensk besättning som skall betala vanlig svensk landskatt?

---

<sup>79</sup> Prop 1996/97:130.

<sup>80</sup> Ett *obiter dictum* är domstolens rekommendation utöver vad som måste beslutas till skillnad mot domskälen vilka är obligatoriska att följa.

<sup>81</sup> Intervju med Anders Lindström i Sjöfartsverkets tidning Sjörapporten Okt/Nov -97.

Med stor sannolikhet blir det inga nämnvärda registreringar här trots sjölagsändringarna, eftersom alla vill driva företag med vinstintresse och inte av masochism. Jag visar i kap 8 närmare på orsakerna till detta.

Man ser tydligt att om rederiernas kostnader ökar inom ett område, måste rederiet minska kostnaderna på ett annat håll. Den bifogade svenska statistiken visar en trend att procenten av utflaggade svenskkontrollerade fartyg<sup>82</sup> ökar.

Vad finns det då för anledning till kritik mot en regel som troligen inte får någon större betydelse för den svenska sjöfarten?

Jag ser genast följande:

- man har krånglat till ett enkelt och rejält system,
- lösningen strider mot folkrätten och kontrollprincipen
- dessa problem aktualiseras särskilt om det trots allt finns eller i framtiden kommer att finnas skäl till att registrera under svensk flagg.

Mer generellt måste sägas att om regelns omedelbara betydelse ter sig marginell, kan betydelsen på sikt vara svår att bedöma. Vi har ingen aning om hur världen kan komma att se ut om endast ett fåtal år. Ett karakteristiskt drag inom sjöfarten är den mycket snabbt förändrade marknaden. Ett affär som kan vara hopplös idag kan inom mycket kort tid vara särdeles lyckad. Har man väl flaggat ut ett fartyg krävs mer för att återföra det tillbaka till ursprungslandet än det gjorde för att flagga ut henne. Fram till dags dato har svenska sjömän haft ett gott anseende och den svenska flaggan mötts av respekt på havet.

Har detta då betydelse?

För Sverige har dessa synpunkter i högsta grad har betydelse. 90-95% av Sveriges import och export transporteras i något led via fartyg. Ett företag som vill komma så billigt undan som möjligt men ändå med en stor säkerhet få fram lasten oskadd och i tid väljer att låta transporten skötas av ett rederi från ett land där sjösäkerhet och gott sjömannskap är honnörsord. Om vem som helst inom EU kan registrera sig i Sverige kan dessa våra fördelar försvinna sakta men säkert. Ett gott anseende tar alltid mycket längre tid att återupprätta än det tar att radera. Vi ser allt för många exempel på att det ovanstående är sant, och det hade varit väl om vi sluppit ytterligare ett dyrköpt misstag.

---

<sup>82</sup> Bilaga 2, diagram 2 över de svenska rederiernas tonnage 1984-97.



# 8 Sammanfattning

## 8.1 Inledning

Medan framställningen hittills strävat efter att vara objektiv, vill jag i detta sammanfattande avsnitt tillföra några egna synpunkter. Sammanfattningen är uppdelad i ett antal punkter där jag diskuterar varje del för sig. Huvudmålet med detta kapitel är att försöka binda upp en röd tråd för framställningen och ange hur jag tror att den gjorda lagändringen kommer att påverka sjöfarten i Sverige, samt att fokusera på en del anknytande frågor.

## 8.2 Ds 1996:60

Hela det system som kom fram i Ds-förslaget skilde sig starkt i från 1994 års sjölag. I och med Sveriges inträde i EU har vårt land ålagt sig att följa de lagar och regler som EU ställer upp. Men i Sverige har vi tagit dessa åtaganden mer bokstavligt än de flesta EU-länder, och Sverige är nog i registreringsfrågan det land som mest slaviskt följer EUs lagar och regler. I Ds-förslaget har man stirrat sig blind på rättsfallet *Factortame II*. En dom från EU-domstolen är emellertid, i motsats till en dom från en svensk domstol, inte bara en dom utan även en rekommendation hur ett europeiskt idealsamhälle skall se ut. Med detta menar jag att EU-domstolen inte nöjer sig med att skriva ut domskäl och domslut, utan man väver också gärna in *obiter dicta*. Till en del avser denna metod att förebygga tolkningar av domen, vilka kan gå åt ett helt annat håll än vad som var domstolens avsikt. Man kan säga att det är ungefär som en sorts förarbeten, fast de är givna efteråt.

När ett svenskt departement skall ta en sådan dom som grund för ett lagförslag bör man, anser jag, ha sådan kunskap om EG-domsläsning att man genomskådar detta och inte ser allt som står efter domslutet som ett enda domskäl. Man ser tydligt i det som anges som domskäl att i realiteten avsnitten 11-44 är ett *obiter dictum*. Detta bekräftas av Göran Lysén, som i sin bok<sup>83</sup> skriver att domstolen generellt alltid hävdar sin självständighet mot medlemsstaterna och deras nationella rättsordningar. Han skriver vidare:

”Påståenden har gjorts om att domstolen gått utanför ramarna för en domstol och antagit en policyskapande roll, d.v.s. lagstiftarens. Sådan kritik har också gällt domstolens doktrin om t. ex. EG-rättens direkta effekt och sådan rätts företräde framför nationell rätt samt den implicita traktatkompetensen.”

---

<sup>83</sup> EG och dess institutioner, sid 96.

## 8.3 Utformningen

Propositionen är lagtekniskt, men till viss del även innehållsmässigt, annorlunda än Ds-förslaget. Man kan fråga sig vad som motiverat de stora ändringarna, mot bakgrunden av följande uttalande i propositionen:

”så gott som samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan invändning”<sup>84</sup>.

Vad man anser sig ha beaktat är lagrådets och vissa domstolars kritik mot den lagtekniska utformningen. Att ett antal remissinstanser var kritiska mot annat än lagtekniken nämns däremot inte alls. Man ger i propositionen en vinklad bild av att hela näringen sett positivt på förslaget och att detta var bra och genomarbetat.

Ett syfte med de stora ändringarna har emellertid varit att göra paragraferna mera lättförståeliga i propositionen än i Ds-förslaget, samtidigt som man velat bevara huvudsyftet att inte inskränka på rättigheterna inom EU. Med detta i åtanke skall vi se om resultatet har blivit lättförståeligt eller ej.

Huruvida propositionen och lagen blivit begripligare än Ds-förslaget kan man kanske ha delade meningar om. I varje fall har resultatet knappast blivit lättförståeligt. Uppspaltningen av frågeställningar i lagtexten ser ut så här.

Först anges, i 1:1 första stycket första meningen, det grundläggande ägarkriteriet: fartyg är svenskt om det är svenskägt. Eftersom detta inte skall gälla för svenskägda fartyg som fått annan EG-flagg enligt Factortames kriterier undantas sådana fartyg. Härav tycks följa att annan dubbel nationalitet t.ex. enligt Facortame uppfattad på annat sätt än som den svenske lagstiftaren gjort eller enligt dispensregler, inte skall beröva ett svenskägt fartyg dess svenska nationalitet.

Det godtagna undantaget från svensk nationalitet anges i full detalj enligt samma Factortame-kriterier som senare anges för att ge utlandsägt EG-fartyg svensk nationalitet, lagtexten 1:1 a och 2:1. Det ger i sjölagens portalparagraf en övertung betydelse åt denna undantagsregel och borde enklare ha kunnat ske genom en enkel hänvisning:

”..när annat ej följer av EG-lands regler motsvarande de i 1 a § och 2 kap 1 §”.

Istället har stycket uppdelats med uttryckliga undantag för Factortameregistrering respektive nöjesbåtsregistrering i utländskt EG-land. Detta sker under separata siffror, båda underordnade under paragrafens första stycke, mening två. Det krävs stor koncentration för att se vad som avses.

I en nyinsatt 1 a § har lagstiftaren lagt till fartyg som ”i andra fall” skall anses svenska, nämligen genom Factortameregistrering eller nöjesbåtsregistrering enligt EG-domarna om detta. Det sker genom en tvåstegs hänvisning, nämligen först till ”sådant skepps- eller båtregister som avses i 2§”, vilken paragraf sedan i sin tur hänvisar till 2 kap 1§, där slutligen anges kriterier för svenskregistrering av utländskt EG-fartyg på samma detaljerade sätt som undantagen angivits i 1 kap 1 §.

Därefter har i ytterligare en nyinsatt paragraf 1 b avskilts den dispensrätt enligt vilken, Regeringen eller Sjöfartsverket kan medge ”även andra fartyg” svensk nationalitet. Resultatet har blivit en utomordentligt svåröverskådlig framställning med en alldeles onödigt stor textmassa.

Vid en genomläsning av propositionen blir man inte klokare, utan man är tvingad att läsa författningskommentarerna mycket noggrant innan förståelsen ökar. Sammanfatt-

---

<sup>84</sup> Prop 1996/97:130 sid 36.

ningen av detta avsnitt får bli att man inte har varit lyhörd för den kritik förslaget har mött och att de lagtekniska ändringar som har införts, där har förslaget ansetts brista i tydlighet och inte nämnvärt förbättrat resultatet.

I propositionen resoneras vidare om de begränsningar i rätten till utländskt ägande som skulle kunna inskränka den fria etableringsrätten. Man skriver i detta sammanhang att en utländsk person numera kan vara stiftare av ett svenskt aktiebolag, vilket ger den följden att ett bolag som betraktas som svenskt kan ledas och styras från annat land<sup>85</sup>. Om detta dras ytterligare ett steg inträder det intressanta resultatet att regler som har skapats för att vidga den fria rörligheterna och den fria etableringsrätten lätt kan kringgå genom utländskt ägande av svenska bolag och reglerna blir därmed helt onödiga. Detta resultat kommer man även till i propositionen, men man reflekterar inte över att följden blir att de nya reglerna och lagändringarna till stor del blir helt onödiga. De begränsningar beträffande medborgarskap som från och med första januari 1993 finns kvar i den svenska aktiebolagslagen<sup>86</sup>, är att verkställande direktören och hälften av ledamöterna skall vara bosatta inom EES<sup>87</sup>. 1993 års ändring kom som en direkt följd av Factortame I och borde ha räckt.

## 8.4 EG-domstolens domsrätt

Varje medlemsstat i EG skall följa EG-domstolens domar. Domstolen har däremot inte makt att ogiltigförklara eller upphäva nationella regler som strider mot EG-rätten. Å andra sidan får medlemsstaterna inte tillämpa lagar vilka strider mot EG-rätten. Domstolen hade från början inga sanktionsmöjligheter utan stödde sina efterföljande åtgärder på art. 186:

”The Court can in any case before it prescribe any necessary interim measures”

Detta tolkades i rättsfallet *Francovich*<sup>88</sup> så att en medlemsstat kunde åläggas skadeståndsskyldighet.

Artikel 177 ger domstolen kompetens att avge utlåtanden i prejudiciella frågor inom gemensamhetsrätten så som förhandsbesked, dels genom att tolka fördraget, dels genom att tolka och bedöma giltigheten av alla typer av rättsakter utfärdade av EGs olika institutioner. Däremot har domstolen inte genom art. 177 rätt att tolka eller tillämpa nationell rätt. Trots detta sker inte tolkningen av EG-rätten helt fristående från den fråga om nationell rätt som varit uppe i den nationella domstolen, ty den lösningens förenlighet med EG-rättens ligger under EG-domstolens bedömning, vilket kan förutsätta en tolkning av nationell rätt. Genom domstolens uttolkande av EG-rätten kommer det indirekt att framgå huruvida nationell rätt är förenlig med EG-rätten. Domstolen har i rättsfallet *Melkunie*<sup>89</sup> sagt:

”Domstolen kan förse den nationella domaren med alla nödvändiga element för att denne själv skall kunna avgöra frågan”.

<sup>85</sup> Prop 1996/97:130 sid 22.

<sup>86</sup> ABL 8 kap. 4 §.

<sup>87</sup> Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

<sup>88</sup> C 6/90 & 9/90 *Francovich* 19 december 1991.

<sup>89</sup> *Melkunie*, 1984 ECR 2367.

EG-rättens rättsstatstanke har slagits fast i art. 164 i EG-fördraget, så att ”*Domstolen skall säkerställa att lag och rätt följs vid tolkning och tillämpning av detta fördrag*”. Domstolen hänvisar i rättsfallet *Les Verts v. Parlament 1986*<sup>90</sup> till den konstitutionella karaktären hos de grundläggande fördragen, vilka till största delen har mist sin internationella karaktär till förmån för en ”inomstatlig” konstitutionell karaktär. Man kan säga att EG-rätten har fjärrat sig från sitt ursprung, d.v.s. folkrätten, och har antagit den federala rättens karakteristik<sup>91</sup>.

Domstolen har alltid hävdat EG-rättens självständighet dels mot medlemsstaterna och deras nationella rättsordningar och dels gentemot de internationella konventioner som medlemsstaterna tillämpar. Domstolen tilläpar en funktionell tolkningsmetod, d.v.s. en teleologisk metod, med vilken här förstås en tolkning som utifrån fördragets allmänna målsättningar syftar till att befärja integrationen inom EG. Den tillämpade metoden kan därför många gånger sägas gå utöver vad som vanligen menas med tolkning och i stället utgöra en policyskapande verksamhet.

Med detta menas att domstolen inte nöjt sig med att välja den mest integrationsbefrämjande, när det varit juridiskt möjligt att välja mellan olika lösningar, utan gått ett steg längre på så sätt att den bestämt i enlighet med hur lagen borde vara i stället för hur den faktiskt är.

## 8.5 EG-rätten contra folkrätten.

I *Factortame II* besvarar EG-domstolen Queen’s Bench Divisions fyra frågor, men man undviker den egentliga huvudfrågan, om EG-rätten kan sätta sig över internationell lagstiftning. EG-domstolen säger att folkrättens generella bestämmelser och definitioner skall följas så länge de inte strider mot gemenskapsrätten<sup>92</sup>. I den svenska propositionen gör man en hel del antaganden med utgångspunkt i det ovannämnda. Det första antagandet i propositionen är att ett fartygs flagg inte är ett sätt att styrka dess nationalitet och att den nationella sjölagens bestämmelser endast är att se som en erinran om fartygens rätt att utåt markera sin nationalitet. Därefter säger man att inom folkrätten tolkas sambandet så att ett fartyg har den nationalitet vars flagg den har rätt att föra<sup>93</sup>.

Man förenklar här svaret på ett ganska farligt sätt. I princip stämmer domstolens antagande i domen, men med ett viktigt undantag. För eventuella skador som skall ersättas av fartyget, t.ex. miljöskador, är ägarens nationalitet helt avgörande. För andra frågor, till exempel rörande jurisdiktion, arbetsrätt osv, gäller flaggstatens lag<sup>94</sup>. För att i propositionen slippa ta ställning till sådana ”tilläggsproblem” skriver man:

” vid tillämpning av havsrättskonventionen<sup>95</sup> torde det dessutom förhålla sig så, att flagglandet är det samma som registerlandet”.

Nyss nämnda citat anser man har stöd i rättsfallet NJA 1987 s 884. I det rättsfallet sägs att rörande ett kollektivavtals tillämpning internationellt gäller flaggans lag. Domstolen

---

<sup>90</sup> *Les Verts/Parlament*, 1986 ECR 1339.

<sup>91</sup> Lysén sid 122

<sup>92</sup> C-221/89 *Factortame* sid 5-6.

<sup>93</sup> Prop 1996/97:130 sid 26.

<sup>94</sup> Utdrag från samtal 971212 med professor Said Mahmoudi.

<sup>95</sup> Havsrättskonventionen 1982 artikel 91.

förklarar att man härmed menar lagen i den stat där fartyget är registrerat. Detta stämmer till största delen, men att dra den breda analogi man gör i propositionen är inte helt korrekt. Man bör vara restriktiv med att dra så breda och inexakta analogier vid lagstiftning.

Propositionen lutar sig helt tillbaka på det som slås fast i Factortame II och angränsande rättsfall, men ingenstans besvaras frågan om EG-rätten kan gälla över folkrätten. Om frågan gäller konventioner som reglerar bestämda områden kan svaret vara ja. Men konventioner som befäster allmänna folkrättsliga principer, t.ex. havsrättskonventionen 1982, kan ej tillåtas ta över EG-rätten, och detta gäller oavsett om länderna har ratificerat konventionen eller ej. Om så skulle kunna ske faller nämligen hela meningen med folkrätten<sup>96</sup>.

Ser man på rättsfall senare än Factortame II visas en skrämmande utveckling med mycket långtgående analogier. Ett rättsfall<sup>97</sup> som kan nämnas drar analogier in på området för fritidsfartyg och säger att regler som begränsar registrering av fritidsbåtar begränsar människors rätt till utövande av sina fritidsaktiviteter och därmed i slutändan de fria rörligheterna. Jag har tidigare nämnt att jag anser att problemet med fritidsfartygs rörelser inom Europa och deras besättningars möjligheter till fri rörlighet är ett mycket litet problem. Om man fortsätter att dra sådana analogier vet ingen var allt kommer att sluta, och får EG-domstolen som den vill så tycks den alltid komma att göra anspråk på att gälla över all annan lagstiftning.

## 8.6 Den svenska sjöfarten

Förutom att lagstiftaren velat följa EG-domstolen synes ett andra huvudmål med lagändringen ha varit att få flera fartyg registrerade i svenska register. I kap 7 beskrev jag den svenska rederinäringens oro över sin framtid. Ingen företagsledare eller fartygsägare registrerar i Sverige av ideologiska skäl. Skall registrering ske måste Sverige ha någonting att locka med.

Ser man på den stora ökningen av mängden registrerat tonnage under bekvämlighetsflagg eller i andreregister, förstår man att minskade kostnader för ägarna av fartygen är viktigare än vilken flagg fartygen skyltar med. Självklart påverkas ägarna av vilket lands flagg deras fartyg för, men det gäller inom andra områden, se ovan 8.5. Man tar hänsyn till eventuella skattelättnader för rederier, statliga subventioner, kostnader för besättning och eventuella jurisdiktionsfördelar. Ett land som vill attrahera fartyg och sjöfart måste ha någonting att locka med, och det har Sverige och dess regering inte förstått.

EU har gett direktiv om att vissa skattelättnader är tillåtna inom sjöfarten<sup>98</sup>. Flera av våra konkurrentländer, till exempel Danmark, har genomfört sådana skattelättnader. I Sverige har vi istället ersatt den lägre sjömansskatten med normalskatt, vilket gör att vårt sjöfolk blir dyrare och får en sämre privatekonomi. Studerar vi diagram tre, finner vi att skillnaden mellan kostnader och intäkter har varit konstant under större delen av 90-talet. Även om marknaden har gått upp eller ner har rederiernas ekonomiska marginaler varit i stort sett oförändrade. Detta visar bland annat att om staten eller andra aktörer får kostna-

<sup>96</sup> Utdrag från samtal 971212 med professor Said Mahmoudi.

<sup>97</sup> C-334/94 EG v. Frankrike.

<sup>98</sup> EU-kommissionens direktiv 1 maj 1997 för statligt stöd till sjöfartsnäringen.

derna för verksamheten att stiga, så ser företagen till att antingen minska på kostnaderna på något annat ställe eller att öka intäkterna.

Ett sätt att minska kostnaderna är i realiteten för svensk sjöfart att flagga ut sitt tonnage, och i de siffror vi ser i diagram 2 talar sitt tydliga språk. Ur denna tabell kan man utläsa att fastän det totala tonnage har mer än dubblats under en tioårstid har den svenskflaggade tonnaget halverats. När man ser detta framgår att något är fel. Ser vi sedan på diagram sex och sju visar de att andelen utflaggat tonnage i Sverige är högst bland de stora sjöfartsnationerna. Regeringen säger sig ha förståelse för detta problem och ämnar under 1998 ta beslut om att öka rederistödet. Denna ökning är knuten till en mängd villkor, bland annat att parterna på sjöfartens arbetsmarknad skall hålla sig inom ramavtalen för 1998-års löneförhandlingar. Regeringen vill också öka möjligheterna för rederierna att dra av de sociala avgifterna, men man har inte sagt hur mycket.

Under hela tiden sätter regeringen likhetstecken mellan företag och fartyg, och man bortser från en viktig faktor, nämligen att ett företag eller ännu enklare dess tillgångar mycket lätt kan flyttas till ett annat land. Ett fartygs flagg däremot byter man inte lika lätt, den är inte en tillgång såsom en aktieportfölj som man bara kan flytta via en knapptryckning på datorn utan därför krävs helt annorlunda förändringar.

## 8.7 Uppnås det eftersträvade målet?

I propositionen talas om fartyg och omregistrering av fartyg, men utvecklingen leder mot att man numera inte bara flyttar enskilda fartyg, utan att hela verksamheter flyttar till andra länder. Utvecklingen i Sverige de senaste åren visar att fler och fler av de stora rederierna flyttar från Sverige. Många andra överväganden kommer också in när ett helt företag flyttar, och situationen blir då så mycket mer komplex än om det bara omfattar ett enstaka fartyg.

När företagen i allt större utsträckning lämnar landet för att få bättre villkor, finns det ingenting som säger att rederier helt plötsligt ånyo skulle vilja registrera sina fartyg i Sverige. Om målet att få mer tonnage registrerat i Sverige skall uppnås krävs andra och mycket drastiska metoder. Några sådana metoder kan vara skattelättnader eller statligt stöd på annat sätt.

För att få mer tonnage till Sverige har regeringen bestämt sig för att följa EG-domstolen och anser sig klara detta mål med de vidtagna åtgärderna. En fråga som uppstår är om vi kommer att få ett andraregister eller ett bekvämlighetsregister. Svaret är nog att vi inte får någondera. Våra grannländer och konkurrenter på marknaden har valt sådana lösningar. Sverige tillämpar den vanliga svenska lösningen av ett problem, en kompromiss. Länder som till exempel Norge och Danmark, som velat uppnå samma mål som vårt, har skapat ett andra internationellt register och inte gjort om sina nationella register till en kompromiss. I diagram sju ser vi tydligt att Norge och Danmark har uppfyllt dessa mål och har en övervägande del av sitt tonnage flaggat inom landet.

Som sammanfattning kan sägas att en enda åtgärd eller ett fåtal åtgärder inte räcker för att göra om eller hjälpa en bransch som i allt större utsträckning lämnar Sverige. Att införa bestämmelser för fartyg och företag kan ha ett syfte, men att börja reglera fritidsfartyg, människors egna tillgångar är att gå onödigt långt. EG och dess domstol ligger bakom många av dessa tankar och åsikter, men EG och dess domstol får inte sätta sig över andra

rättssystem såväl nationella som internationella. EG-domstolen tycks utgå från att EG-rätten gäller över allt annat, och att i den mån den inte gör det enligt EG-fördraget så kan dess räckvidd ökas genom domstolens praxis. Domstolen önskar samtidigt ta över även vissa lagstiftande funktioner. En domstol som är både dömande och lagstiftande är inte förenlig med de grundläggande värderingar som präglar en demokratisk rättsstat.

Jag har inte i denna uppsatts gått in på den allmänna frågan om EU är demokratiskt eller ej, men jag har velat belysa vissa allvarliga tendenser som Sverige dessvärre inte tycks märka eller ta hänsyn till. Sker ingenting radikalt inom en mycket kort tid kommer den svenska sjöfarten antagligen att dö ut. Det beror kanske inte bara på den lagändring jag har kritiserat i min uppsats, men denna har inte utnyttjats till att göra saken bättre.

# Källförteckning

## Litteratur

- Abbott, Law of Merchant Ships  
Boczek A B, Flags of convenience, 1962  
Diwald, Der kampf um die Weltmeere, 1983  
Däubler W, Das zweite Schiffsregister, 1988  
Falkanger T & Bull H-J, Innføring i sjørett, 4 uppl, 1995  
Kostka K, Zweiterregister für Seeschiffe, 1992  
Lysén G, EG och dess institutioner, 3 uppl, 1993  
Meyers H, The nationality of Ships, 1967  
Ready N P, Ship registration, 2 uppl, 1994  
Schelin J, Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden, 1997  
Skourtos N, Billig-Flaggen Praxis, 1990  
Tiberg H, Båtjuridik, 1973  
Tiberg H, Svensk sjörett Fartyget, 1989  
Wallace R, International Law, 2 uppl, 1992

## Offentliga tryck

### Propositioner

1996/97:130

### Utskottsbetänkanden

Betänkande och lagförslag till 1887års sjölag  
Ds 1996:60

### Rättsfall

*Högsta domstolen (NJA, avd 1)*

1987 s 884



*EG-domstolen*

C 82/77 Netherlands v. Van Tiggele 1978 ECR 25  
C 106/77 Simmenthal SpA 1978 ECR 629  
Melkunie 1984 ECR 2367  
Les Verts/Parlament 1986 ECR 1339  
C 57/86 Hellenic Republic v. Commission 1988 ECR 2855  
C 223/86 Pesca Valentia 1980 ECR 83  
C 3/87 Queen v. Agegate Ltd 1989 ECR 4459  
Queen v. Jaderow Ltd 1989 ECR 4509  
C 127/87 Commission v. Hellenic Republic 1988 ECR 3333  
C 213/89 Factortame I  
C 221/89 Factortame II  
C 246/89 R Commission v. United Kingdom ECR 3125  
C 6+9/90 Francovich, 19 dec 1991  
C 46/93 Factortame III  
C 334/94 EG v. Frankrike

*Engelska domstolar*

The Asya (1948) A.C. 351

*Haag domstolen*

The Muscat Dhows case (France v. Great Britan) [1905]