



# Juridisk Publikation

STOCKHOLM - UPPSALA - LUND - GÖTEBORG

NICLAS MARTINSSON

Mellantransportörens ansvar för skadat gods

Särtryck ur häfte 1/2014

# MELLANTRANSPORTÖRERS ANSVAR FÖR SKADAT GODS

Av Niclas Martinsson<sup>1</sup>

*Vid styckegodsbefordran till sjöss är det vanligt att transportörer använder sig av en eller flera undertransportörer för att utföra sina skyldigheter enligt transportavtalet. Om godset skadas under den del av transporten som undertransportören ansvarar för kan lastintresset många gånger kräva undertransportören direkt. När undertransportören i sin tur anlitar undertransportörer uppstår emellertid längre avtalskedjor där det är svårare att bedöma vilka ansvarssubjekt lastintresset kan kräva ersättning av. Kan till exempel lastintresset rikta skadeståndskrav mot mellanliggande undertransportörer, trots att dessa kanske inte har utfört någon transport? I den här artikeln analyseras gränserna för sjölagens undertransportörsansvar.*

## I. INLEDNING

I ett avtal om styckegodsbefordran åtar sig en kontraherande transportör gentemot en avsändare att transportera gods från en plats till en annan. Transportörens ansvar för skadat gods regleras då enligt parternas avtal och tvingande regler i sjölagen (1994:1009) (SjöL). Om den kontraherande transportören anlitar undertransportörer för den eller de delar av befordringen som den kontraherande transportören själv inte har möjlighet att utföra, kan lastintresset<sup>2</sup> många gånger kräva undertransportören direkt.<sup>3</sup>

Undertransportören kan i sin tur anlita undertransportörer för hela eller delar av transporten. Undertransportören utför i så fall inte hela befordran själv, utan fungerar då närmast som ett mellanled i en längre avtalskedja.<sup>4</sup> En sådan undertransportör som anlitar någon annan att utföra befordran benämns ibland mellantransportör.<sup>5</sup> Mellantransportören är då en aktör som har avgivit

<sup>1</sup> Biträdande jurist vid Setterwalls Advokatbyrå. Artikeln bygger på författarens examensarbete från 2013.

<sup>2</sup> Begreppet "lastintresse" används här som sammanfattande benämning för den som kan rikta ersättningskrav med anledning av skadat gods. "Lastintresset" kan t.ex. vara en säljare eller köpare enligt ett bakomliggande köpavtal eller en subrogerad försäkringsgivare.

<sup>3</sup> SjöL 13:36.

<sup>4</sup> Se t.ex. Vestergaard Pedersen, Per, Undertransportørers ansvar ved dør til dør transport, Marlus nr 248, 1999 s. 73, s. 75, Vestergaard Pedersen, Per, Undertransportører som ansvarssubjekter for transportansvar, Ufr 1997, s. 320 [cit. Vestergaard Pedersen 1997], Jahr, Anette, Direct action against subcarriers under the CMR convention, SIMPLY 1999, s. 109 samt Selvig, Erling, Kommentarer 2002–2003 i Nordiske Domme i Sjøfartsanligget 2003, s.VIII.

<sup>5</sup> Se t.ex. Honka, Hannu, Who is the carrier? Old questions, new solutions?, i Tibergh, Hugo (red.), Cargo liability in future maritime law, Jure: Svenska sjörättsföreningen, 1998, s. 85 [cit.

ett transportlöfte<sup>6</sup> men som inte står i något direkt avtalsförhållande med lastintresset och som heller aldrig utför (hela) den transport som han eller hon ansvarar för gentemot sin uppdragsgivare.

I den här artikeln behandlas frågan om vilket ansvar mellantransportören har för skadat gods gentemot lastintresset enligt sjölagens tvingande ansvarsregim för styckegodsbefordran.<sup>7</sup> Utgångspunkt tas i allmänna principer om möjligheten att framställa krav mot annan än den egna avtalsparten, varvid sjölagens reglering av undertransportörsansvar behandlas. Därefter analyseras uppfattningen om omhändertagande av gods som avtalsgrundande rättsfaktum samt Hamburgreglernas<sup>8</sup> bestämmelser om undertransportörsansvar. Ett särskilt avsnitt ägnas åt relevant rättspraxis från de nordiska länderna. Slutligen diskuteras vilket ansvar mellantransportören bör stå gentemot lastintresset.

## 2. KRAV MOT AVTALSPARTENS AVTALSPART

### 2.1 UTGÅNGSPUNKTEN I SVENSK RÄTT

I svensk rätt skapar ett avtal som utgångspunkt varken rättigheter eller skyldigheter för aktörer som står utanför avtalsrelationen.<sup>9</sup> Som en konsekvens härav är det normalt sett inte möjligt att rikta krav mot en avtalsparts avtalspart.<sup>10</sup> Ansvar för skada och eventuella påföljder vid avtalsbrott får regleras

Honka 1998] ("middle carrier"), Vestergaard Pedersen 1997 ("mellekontraherende undertransportør"). Även "kontraherende undertransportør" förekommer, se Wetterstein, Peter, Den svängiga dansen med Linda, FJFT 2005 s. 676, s. 678 [cit. Wetterstein 2005].

6 Att mellantransportören har ett transportåtagande innebär att mellantransportören ska skiljas från speditörer eller andra sådana mellanmän som endast ansvarar för att arrangera transporten genom att träffa avtal med utförande transportörer. En annan sak är att det i praktiken kan vara svårt att göra skillnad mellan å ena sidan sådana personer som ansvarar för transportens utförande och å andra sidan olika former av mellanmän, speditörer, agenter m.m.

7 Frågan kan antas få särskild betydelse i situationer då både den kontraherande transportören och den utförande transportören är betalningsodugliga eller redan har gått i konkurs. Den kontraherande och den utförande transportören kan vidare befinna sig i en utländsk jurisdiktion eller av någon annan anledning vara svår att söka. Dessutom är det inte alltid uppenbart vem som är att betrakta som kontraherande transportör och vem lastintresset därmed kan eller bör söka.

8 Förenta Nationernas konvention om sjötransport av gods, 1978.

9 Principen benämns ibland "avtalets subjektiva begränsningar", men även andra begrepp förekommer. Se Johansson, Svante O., Direktkrav i senare tids rättstillämpning, i Lambertz, Göran, Lindskog, Stefan, Möller, Mikael (red.), Festskrift till Torgny Håstad, lustus, 2010, s. 284 [cit. Johansson 2010].

10 Se t.ex. NJA 2007 s. 758 och Johansson 2010, s. 284 f., Zackariasson, Laila, Direktkrav: om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär, lustus, 1999, s. 121 [cit. Zackariasson 1999], Hellner, Jan, Hager, Richard, Persson, Annina H., Speciell avtalsrätt II: Kontraktsrätt, I häftet. Särskilda avtal, 4 uppl., Norstedts Juridik, 2005, s. 129 [cit. Hellner 2005] samt Ramberg, Christina, Ramberg, Jan, Allmän avtalsrätt, Norstedts Juridik, 2010, s. 249 f. [cit. Ramberg och Ramberg 2010], som också

inom den egna avtalsrelationen och kan inte göras gällande mot bakre led. Detta gäller även om den egna avtalspartens kontraktsbrott är en direkt eller indirekt följd av ageranden tidigare i avtalskedjan.<sup>11</sup>

Den nu beskrivna utgångspunkten modifieras av en rad rättsfigurer. Avvikelser från utgångspunkten kan till exempel motiveras av att tredje man har ett skyddsvärt intresse i avtalets fullgörande och därför bör kunna förlita sig på avtalsparternas utfästelser.<sup>12</sup> I andra fall kan avtalet vara beroende av medverkan från tredje man, som därför ges möjlighet att åberopa rättigheter enligt avtalet.<sup>13</sup> Intresset av att skydda en svagare part kan också vara ett skäl för att tillåta krav riktade mot annan än den direkte avtalsparten.<sup>14</sup> Därutöver kan rättsekonomiska argument anföras till stöd för att tillåta krav mot annan än den direkte avtalsparten; om rättssubjekt i flera led ansvarar enligt samma regler framstår det som onödigt att varje relation ska nystas upp var för sig.<sup>15</sup>

En grov indelning av möjligheterna att rikta talan mot bakre led kan göras mellan å ena sidan krav som riktas på kontraktuell grund och å andra sidan anspråk som grundas på utomobligatoriska regler.<sup>16</sup> Att krav riktas på kontraktuell grund handlar på ett eller annat sätt om att konstruera ett ansvar enligt kontraktsrättsliga regler.<sup>17</sup> Till den här kategorin kan till exempel räknas så kallade ”kvasikontrakt” och ”tredjemansavtal” – konstruktioner som har det gemensamt att kontraktsrättsliga regler tillämpas på en i och för sig utomobligatorisk relation.<sup>18</sup> Hit kan också räknas sådana situationer då ett ”ver-

---

hävdar att ”man kan alltså inte utan lagstöd rikta avtalsgrundade anspråk mot sin avtalsparts avtalspart”.

11 Se Zackariasson 1999, s. 121 och Hellner, Jan, *Linked contracts*, i Cranston, Ross (red.), *Making commercial law, Essays in honor of Roy Goode*, Clarendon, 1997, s. 171 f. [cit. Hellner 1997].

12 Se Ramberg och Ramberg 2010, s. 250.

13 Se Hellner 2005, s. 137 ff.

14 Se t.ex. Hellner 1997, s. 180 och Zackariasson 1999, s. 158. Se även domstolens motivering i ND 2003.83 (m/s Linda) s. 88.

15 Se Grönfors, Kurt, *Avtalsgrundande rättsfakta*, N&S Biblioteket, 1993, s. 104 ff. [cit. Grönfors 1993].

16 I vissa kontraktstyper regleras möjligheten att rikta talan mot bakre led direkt i lag, se t.ex. konsumentköplag (1990:932) § 46, kommissionslag (2009:865) § 25, SjöL 13:36 (som utvecklas nedan).

17 Jfr Hellner 1997, s. 172 ff.

18 Grönfors beskriver kvasikontraktet som ett sätt att behandla utomobligatoriska skadeståndskrav som om de vore kontraktuella. Syftet skulle t.ex. kunna vara att använda strängare regler än vad som hade följt av vanliga skadeståndsrättsliga principer, i fall då omständigheterna påminner mer om en avtalsrelation än någonting annat, se Grönfors 1993, s. 98 ff. Ramberg och Ramberg pekar snarare på situationer då en person har ett närliggande och skyddsvärt intresse av avtalets fullgörande och nämner NJA 1987 s. 692, NJA 2001 s. 878 och NJA 2005 s. 608 som

kligt” avtal konstrueras, trots att det inte handlar om någon partsbindning enligt traditionellt mönster.<sup>19</sup> Strängt taget rör det sig då inte om ett krav mot avtalspartens avtalspart utan om ett anspråk mot den direkte avtalsparten med grund i det konstruerade avtalet. Om de kontraktbaserade lösningarna inte går att åberopa, kan den skadelidande istället grunda sitt anspråk på utomobligatoriska regler. Från ett skadeståndsrättsligt perspektiv är en sådan talan som utgångspunkt alltid möjlig att föra; utomobligatoriska regler gäller just utanför den kontraktuella relationen. Likväl är möjligheten att föra talan på utomobligatorisk grund begränsad i fall då skadan redan finns reglerad i avtal och den skadelidande därför kan utkräva ansvaret enligt kontraktuella regler.<sup>20</sup>

## 2.2 TRANSPORTAVTALET

Transportavtalet är formellt sett ett kontrakt mellan transportören och avsändaren.<sup>21</sup> Om godset skadas under transporten, har avsändaren möjlighet att med grund i avtalet kräva ersättning av transportören. En sådan enkel beskrivning passar också väl in i det traditionella avtalsrättsliga mönstret. Med den utgångspunkten binder transportavtalet endast parterna till avtalet (transportören och avsändaren). Andra rättssubjekt kan inte med stöd i transportavtalet hävda några rättigheter gentemot till exempel transportören och på kontraktuell grund kräva ersättning för skadat gods.

Samtidigt är det uppenbart att transportavtalet involverar fler rättssubjekt än de som formellt sett är parter i avtalet.<sup>22</sup> Mottagaren av godset, som kan vara

---

exempel på fall där kvasikontraktet som instrument aktualiseras, se Ramberg och Ramberg 2010, s. 251.

19 I sådana situationer kan avtalsslutet istället knytas till yttre påvisbara avtalsgrundande rättsfakta. Se Grönfors 1993, s. 56.

20 Se prop. 1972:5 s. 157 f. Se också Hellner och Radetzki, som menar att ”*huvudregeln i svensk rätt torde vara, att den skadelidande icke äger åberopa utomobligatoriska regler istället för kontraktsmässiga därför att detta är fördelaktigare för honom.*” (Hellner, Jan, Radetzki, Markus, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Norstedts Juridik, 2006, s. 96 [cit. Hellner och Radetzki 2006]). Hellner och Radetzki pekar på två mot varandra stående principer: å ena sidan bör inte den skadelidande försättas i en sämre position än han eller hon hade varit i om något avtal aldrig hade ingåtts, å andra sidan bör inte den skadelidandes position förbättras genom valmöjligheten att kräva skadan åter antingen på utomobligatorisk eller på kontraktuell grund, se Hellner och Radetzki 2006, s. 96.

21 Se legaldefinitionen i SjöL 13:1 (se också Hamburgreglerna art. 1(1) och art. 1(3), där begreppen ”carrier” och ”shipper” används).

22 Fraktavtalet har också karaktäriserats som ett ”trepartsavtal”, till vilket förutom avsändaren och transportören även mottagaren ansetts vara part. Se t.ex. Karlgrén, Hjalmar, Prestation och ”fara” i köprätten, Norstedts, 1976, s. 152 [cit. Karlgrén 1976], Grönfors, Kurt, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, P.A. Norstedts & Söner, 1982, s. 35 och s. 302 f. [cit. Grönfors 1982], Grönfors 1993, s. 81 ff.

ett annat rättssubjekt än avsändaren,<sup>23</sup> kan till exempel ha både rättigheter och skyldigheter enligt transportavtalet.<sup>24</sup> I svensk rätt finns vidare en tradition av att skilja mellan avsändare och avlastare, där också den sistnämndes prestation fungerar som en del i avtalet mellan avsändaren och transportören.<sup>25</sup> För transportens utförande kan slutligen en eller flera undertransportörer vara engagerade.

Undertransportörens ansvar gentemot avsändaren har utvecklats till en återkommande rättsfigur inom transporträtten.<sup>26</sup> I äldre sjölagen (1891:35 s. 1) (ÅSjöL)<sup>27</sup> infördes bestämmelser om undertransportörens ansvar gentemot lastintresset genom en lagändring 1973.<sup>28</sup> Vad som i första hand motiverade kodifieringen, var ett antal avgöranden från Högsta domstolen (HD) och Norges Høyesterett (NH) som resulterat i ett utomordentligt komplicerat förhållningssätt till transportörens identitet.<sup>29</sup> Även lastintressets möjligheter

23 Så är visserligen långt ifrån alltid fallet. Bakom transportavtalet ligger ofta ett köpeavtal, som reglerar köparens och säljarens skyldigheter såvitt gäller transporten av godset. Vid t.ex. FOB-köp, där köparen åtar sig att ordna transport, är köparen såväl avsändare som mottagare av godset.

24 Se t.ex. SjöL 13:18 om transportörens utlämnande av godset, 13:19 om mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar och 13:54 om utlämnande av godset till mottagaren mot deponering av konossement. Även om mottagaren inte definieras i SjöL, rör det sig uppenbarligen om ett rättssubjekt med såväl rättigheter som skyldigheter i förhållande till transportavtalet.

25 Se t.ex. SjöL 13:5 om avlämnande av godset, 13:9 om avlastarens rätt att få kvitto på mottagande av godset och 13:44 om transportörens skyldighet att på avlastarens begäran utfärda konossement. Till skillnad från mottagaren är transportören särskilt definierad i 13:1.

26 Se SjöL 13:1 och 13:36. Motsvarande bestämmelse finns i SjöL 15:25 st. 2 för befördran av passagerare och resgoods. Se även Hamburgreglerna art. 1(2) och art. 10(2), Montréalkonventionen kap. V, art. 39–48 (bestämmelserna i Montréalkonventionen är hämtade från Guadalajara-konventionen från 1961), CMR kap. VI, art. 34–40, VTL §§ 43–46, Rotterdamreglerna art. 1(6), art. 1(7) och art. 19.

27 ÅSjöL § 123. Bestämmelserna överfördes sedan efter språkliga och redaktionella ändringar till SjöL, se prop. 1993/94:195 s. 246.

28 Bestämmelserna infördes genom lag (1973:1202). Någon definition av undertransportör användes dock inte vid den tiden. Redan 1936 infördes emellertid en möjlighet för den kontraherande transportören att friskriva sig från ansvar för skada på godset, när transporten utfördes av en annan transportör, se vidare härom Grönfors 1982, s. 184 f.

29 Se ND 1955:81 (Lysaker) och ND 1960:349 (Lulu). I dessa avgöranden fäste domstolen (NH i 1955 års fall och HD i 1960 års fall) avgörande vikt vid vem som undertecknat konossement, när fråga uppkom kring vem som var bunden av detta. Följden blev att den utförande transportören blev bunden av konossementen, trots att fraktavtalet egentligen ingåtts av någon annan. Se prop. 1973:137 s. 65 samt NOU 1972:11 s. 119. I samband med lagändringen infördes också motsvarande bestämmelse som idag finns i SjöL 13:45 (jfr Hamburgreglerna art. 14(2)), enligt vilken ett konossement som undertecknas av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset ska anses vara undertecknat å transportörens vägnar. Se även Honka, Hannu, New carriage of goods by sea – the Nordic approach, i Honka, Hannu, New carriage of goods by sea – the Nordic

att få skadan ersatt har anförts som förklaring till införandet av ett undertransportörsansvar. Om den kontraherande transportören var svåransvarig eller insolvent, skulle lastintresset också kunna vända sig emot den utförande transportören.<sup>30</sup> Bestämmelserna om undertransportörsansvar i sjölagen kan också förstås mot bakgrund av lagstiftningens tvingande karaktär till lastintressets förmån. Lastintresset har traditionellt uppfattats som en svagare part i förhållande till transportörssidan.<sup>31</sup> Undertransportörsansvaret innebär här en ytterligare förstärkning av lastintressets position; med fler potentiella ansvarssubjekt ökar lastintressets möjligheter att få skadorna ersatta.

De transporträttsliga regelverken medför inte bara ett tvingande ansvar för transportören, utan begränsar också dennes ansvar.<sup>32</sup> För lastintresset skulle det under vissa omständigheter kunna vara fördelaktigare att kräva transportören (eller undertransportören) på utomobligatorisk grund enligt vanliga skadeståndsrättsliga regler. Sådana krav är dock regelmässigt avskurna genom bestämmelser som uttryckligen medför att transportören kan förlita sig på de begränsningar som transportören åtnjuter, oavsett på vilken grund lastintresset för sin talan.

### 3. UNDERTRANSPORTÖRERS ANSVAR

#### 3.1 REGLERINGEN I SJÖLAGEN

I den nordiska sjörätten har mellantransportörens (eventuella) ansvar gentemot lastintresset konstruerats utifrån reglerna om undertransportörsansvar. Lastintressets möjligheter att kräva mellantransportören har därför sökts via definitionen av begreppet "undertransportör" i SjöL 13:1 och bestämmelsen i SjöL 13:36 som är grund för undertransportörens ansvar gentemot lastintresset.<sup>33</sup> Om mellantransportören är att betrakta som undertransportör, blir mellantransportören också ansvarig som sådan. "Undertransportör" är enligt SjöL 13:1 den som *"till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller del av den"*. Enligt SjöL 13:36 ansvarar undertransportören endast för den

---

approach including some other jurisdictions, Institute of Maritime and Commercial law, Åbo Akademi University, 1997, s. 77 f. [cit. Honka 1997].

30 Se Zackariasson 1999, s. 158. Se även domstolens motivering i ND 2003.83 (m/s Linda) s. 88.

31 Se t.ex. NOU 2012:10 s. 28.

32 Se t.ex. SjöL 13:26 och 13:29–31.

33 Se t.ex. ND 2003.83 (m/s Linda). Redan den omständigheten att SjöL inte innehåller några regler som uttryckligen reglerar mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset skulle dock kunna läggas till grund för en tolkning enligt vilken mellantransportören inte ska anses utgöra något ansvarssubjekt inom ramen för SjöL. Se Mathiasen, Jens V., Den mellomkontraherande transportörs ansvar overfor ladningsejeren, i Festskrift i anledning af den danske søretsforenings 100-årsjubileum, 2000, s. 85 [cit. Mathiasen 2000].

del av transporten som han utför.<sup>34</sup> Bestämmelsernas ordalydelse ger alltså här vid handen att en undertransportör – för att kvalificeras som sådan – ska utföra en transport.

Det ligger nära till hands att förstå ordalydelsen i SjöL 13:1 respektive SjöL 13:36 så att bara en undertransportör som faktiskt utför en transport ska ansvara gentemot lastintresset. Stöd för en sådan inställning finns också i förarbeten till sjölagen. Enligt specialmotiveringen till SjöL 13:1 ”[...] bör särskilt observeras den ytterligare förutsättningen enligt definitionen att transportören ifråga rent faktiskt har godset i sin vård [...]”<sup>35, 36</sup>

Mot detta har anförts att det följer av SjöL 13:35 att (den kontraherande) transportören är ansvarig för eventuella undertransportörer. Eftersom undertransportören ansvarar enligt samma regler som (den kontraherande) transportören (SjöL 13:36), borde det innebära att undertransportören i sin tur ansvarar för de undertransportörer som han eller hon anlitar. När undertransportören anlitar någon annan för att utföra den del av transporten som undertransportören ansvarar för, är undertransportören genom bestämmelsen i SjöL 13:35 fortsatt ansvarig gentemot lastintresset. I så fall skulle SjöL 13:1 respektive SjöL 13:36 kunna tolkas som att de också inkluderar en undertransportör som ”indirekt” utför transporten genom att anlita någon annan för det faktiska utförandet.<sup>37</sup> Med det resonemanget är alltså mellantransportören ansvarig för de undertransportörer som han eller hon i sin tur har anlitat för transportens utförande. Att mellantransportören själv aldrig engagerar sig i ett fysiskt verkställande saknar vid en sådan tolkning betydelse.

34 Det innebär t.ex. att undertransportören inte ansvarar om godset aldrig överlämnas till honom eller henne, eller om skadan uppstod innan godset överlämnades för transport. Se t.ex. domstolens motivering i ND 2003:83 (m/s Linda) s. 86 f. Att undertransportören ansvarar även om han eller hon anlitas av annan än den kontraherande transportören framgår direkt av förarbeten till SjöL, se prop. 1993/94:195 s. 210 f. Jfr Honka 1998, s. 84 f.

35 SOU 1990:13 s. 122 (se även s. 157).

36 Liknande uttalanden finns också i norska förarbeten, se NOU 1972:11 s. 19, där det framgår att ”Det følger så vel av ordlyden i § 123 som av bestemmelsens plassering i reisebefraktningssnittet, at den ikke berører en ’mellomliggende’ tidsbortfrakter eller tidsbefrakter som ikke selv utfører eller har påtatt seg befordringen.” Se även NOU 1993:36 s. 20.

37 Se Vestergaard Pedersen 1997, s. 324 f., som menar att § 285 st. 1 och § 286 st. 1 i den danska søloven får tolkas så att de inte bara omfattar faktiskt utförande utan också indirekt utförande genom självständiga kontraktsmedhjälpare. ”Dette følger også direkte af ordlyden af § 286 st. 1, ’En undertransportør [...] er ansvarlig [...] efter samme bestemmelser som transportøren.’ Undertransportøren må således bl.a. vaere ansvarlig efter § 285 st. 1 hvilket medfører, at såfremt undertransportørens transport helt eller delvist udføres af undertransportørens undertransportør, forbliver undertransportøren ansvarlig, som om denne selv havde udført hele transporten.” (Vestergaard Pedersen 1997, s. 324–325).



Å andra sidan kan det tyckas ligga närmare till hands att förstå bestämmelsen i SjöL 13:36 som hänförlig till den materiella ansvarsregleringen snarare än som en bestämning av kategorin ansvarssubjekt. Att undertransportören ansvarar enligt samma regler som den kontraherande transportören innebär i så fall inte annat än att undertransportören till exempel är underkastad det särskilda culpaansvar som följer av SjöL 13:25 på samma sätt som den kontraherande transportören. Däremot medför inte SjöL 13:36 att undertransportören ansvarar för senare undertransportörer och bestämmelsen skulle då inte kunna läggas till grund för mellantransportörens ansvar.

En annan tolkning till förmån för mellantransportörens ansvar utgår från SjöL 13:35 st. 2 enligt vilken den kontraherande transportören har möjlighet att friskriva sig från ansvar för skador som uppstår under befordran som utförs av undertransportör, om parterna uttryckligen överenskommer om att använda en utpekad undertransportör. I sådana fall ansvarar den (således utpekade) undertransportören gentemot lastintresset, oavsett om han eller hon i ett senare skede anlitar någon annan för att utföra transporten. En utpekad undertransportör ansvarar alltså gentemot lastintresset också för sådana skador som uppstår under transport som utförs av en senare undertransportör. En logisk följd av den ordningen skulle då vara att mellantransportören ansvarade generellt gentemot lastintresset, eftersom mellantransportörens ansvar annars skulle bli beroende av överenskommelsen mellan avsändaren och den kontraherande transportören.<sup>38</sup>

### 3.2 OMHÄNDERTAGANDE AV GODS SOM AVTALSGRUNDANDE RÄTTSAKTUM

Enligt en traditionell uppfattning, som framför allt utvecklats av Grönfors, ligger undertransportörens omhändertagande av godset till grund för dennes ansvar gentemot lastintresset.<sup>39</sup> Omhändertagandet av godset utgör med Grönfors resonemang ett avtalsgrundande rättsfaktum som binder undertransportören till lastintresset enligt de kontraktuella regler som gäller mellan avsändaren och huvudkontrahenten.<sup>40</sup> Med andra ord konstrueras ett avtal mellan undertransportören och lastintresset där omhändertagande av gods ersätter ordinarie partsbindningsmekanismer. Grönfors uttalar sig inte specifikt om

38 Vestergaard Pedersen 1997, s. 324.

39 Den traditionella uppfattningen har ifrågasatts av Heidbrink, som menar att föreställningen om omhändertagande av gods som avtalsgrundande rättsfaktum inte har det stöd i praxis som påstått, se Heidbrink, Jakob, Omhändertagande av annans egendom – ett avtalsgrundande rättsfaktum?, SvJT 2008, s. 57.

40 Se Grönfors, Kurt, Successiva transporter: en studie i transportörsansvar, Norstedt, 1968, s. 84. Se också Karlgren 1976, s. 153, Honka 1997, s. 88 och Wetterstein 2005, s. 682.

mellantransportörssituationen, men mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset kan förefalla svårt att förena med idén om omhändertagande av gods som avtalsgrundande rättsfaktum. Mellantransportören framstår med den utgångspunkten som undantagen från den tvingande ansvarsregimen, eftersom mellantransportören inte utför någon transport i fysisk bemärkelse.<sup>41</sup>

Det har emellertid ifrågasatts, om omhändertagandet av gods verkligen kan anses ligga till grund för undertransportörens ansvar gentemot lastintresset.<sup>42</sup> Om så vore fallet borde sådana självständiga kontraktsmedhjälpare som undertransportören anlitar för fullgörandet av sina skyldigheter (till exempel lastnings- och lossningsarbetare) utgöra egna ansvarssubjekt – de kommer ju många gånger att omhändertaga gods och borde då också ansvara direkt gentemot lastintresset.<sup>43</sup> Enligt sjölagen identifieras dock sådana självständiga kontraktsmedhjälpare med undertransportören.<sup>44</sup> Oavsett den rättsteoretiska förklaringen till undertransportörsansvaret, finns här också ett logiskt argument – varför skulle en

41 Jfr regleringen i CMR. CMR saknar uttryckliga regler om såväl undertransportörsansvar, motsvarande form av reglering vid internationell godsbefordran på väg tar istället sikte på successiva transporter, se art. 34–40. Bestämmelserna blir enligt sin ordalydelse tillämpliga i sådana situationer då transporten utförs av flera efter varandra följande fraktförare. Varje fraktförare i den kedjan anses här träda in i avtalet mellan den kontraherande fraktföraren och avsändaren genom att acceptera gods och fraktsedel. Jfr prop. 1974:33 s. 131, där motsvarande regler i VTL anses tillämpliga även om den kontraherande fraktföraren inte utför någon del av transporten. Det har emellertid ifrågasatts om det för tillämpligheten av bestämmelserna om successiva transporter verkligen ska vara nödvändigt att en senare fraktförare accepterar fraktsedeln, se t.ex. Messent, Andrew, Glass, David A., *CMR: Contracts for the international carriage of goods by road*, LLP, 2000, s. 287 ff., Clarke, Malcolm A., *International carriage of goods by road: CMR, LLP, 2003*, s. 153 ff. och Haak, Krijn F., *The liability of the carrier under the CMR*, Stichting Vervoeradres, 1986, s. 109 ff. I Norden har bl.a. framhållits att CMR tillkom under en tid då transportsystemen såg radikalt annorlunda ut än vad de gör idag och att bestämmelserna därför inte kan tolkas strikt enligt sin ordalydelse, se Ramberg, Jan, *The law of transport operators in international trade*, Norstedts Juridik, 2005, s. 104 [cit. Ramberg 2005]. Jfr även Johansson, Svante O., *An outline of transport law: international rules in Swedish context*, Jure, 2008, s. 136 [cit. Johansson 2008], Bull, Hans Jacob, *Innföring i veifraktrett*, Tane Aschehoug, 1996, s. 107 f. samt Blaker, Erik, *Ansvar utenfor direkte kontraktsforhold med utgangspunkt i nordlanddomen ND 1995 s. 238*, Marlus nr. 248, 1999, s. 158 f.

42 Andra alternativa synsätt har också lyfts fram i litteraturen. Förutom olika avtalsgrundande modeller har lastintressets krav mot undertransportören betraktats som ett utomobligatoriskt direktkrav. Se härom Zackariasson 1999, s. 163 ff.

43 Vestergaard Pedersen 1997, s. 321. Jfr Grönfors, Kurt, *Avtalsinnehållet vid talan direkt mot undertransportör*, FJFT 1979, s. 269, s. 274 f., som menar att transportlöftet utgör avtalets kärna och är ”så starkt knutet till avgivarens person, att dess innehåll inte gärna kan tillräknas någon annan.” (kursivering i original).

44 Den precisa kretsen av personer som transportören (och undertransportören) svarar för, framgår inte på något tydligt sätt av SjöL (se SjöL 13:25). Befälhavare, besättningsmedlemmar och lotsar räknas dock till den kategorin (se SjöL 13:26).

undertransportör ansvara direkt gentemot lastintresset för sina självständiga kontraktsmedhjälpare, men inte för de utförande transportörer som undertransportören (då som mellantransportör) anlitar i sitt ställe? Istället för att använda omhändertagande av gods som avtalsgrundande rättsfaktum, kan undertransportörens ansvar helt enkelt konstrueras utifrån transportåtagandet. Transportåtagandet skulle kunna ges effekt som ett tredjemansavtal, varpå undertransportören skulle ansvara gentemot lastintresset oavsett om undertransportören utför transporten själv eller anlitar någon annan i sitt ställe.

### 3.3 REGLERINGEN I HAMBURGREGLERNA

Sjölagens reglering av undertransportörsansvar bygger på Hamburgreglerna, som därmed har tillmätts betydelse vid tolkningen av undertransportörsansvaret i sjölagen.<sup>45</sup> Hamburgreglerna art. 1(2) definierar "actual carrier" som "*any person to whom the performance of the carriage of the goods [...] has been entrusted by the carrier*". Till skillnad från sjölagen finns här alltså inget uttryckligt krav på att undertransportören, för att kvalificeras som sådan, måste utföra någon transport. För definitionen av undertransportör räcker att undertransportören blivit anförtrodd ("entrusted") utförandet av godsbefordran.<sup>46</sup> Huruvida undertransportören utför transporten själv eller anlitar någon i sitt ställe, har i så fall ingen betydelse för tillämpningen av bestämmelserna om undertransportörsansvar.<sup>47</sup> En "non-performing actual carrier" kan då också räknas som ansvarssubjekt enligt Hamburgreglerna.<sup>48</sup>

Samtidigt har hävdats att definitionen måste förstås i samband med ansvarsgrunden i Hamburgreglerna.<sup>49</sup> Enligt art. 10(2) åläggs undertransportören bara ansvar för "*the carriage performed by him*", vilket snarare inskränker kretsen av potentiella ansvarssubjekt. Undertransportören ansvarar bara för den del av transporten som han eller hon utför. Om undertransportören inte utför någon transport kan lastintresset heller inte rikta något direktkrav mot undertransportören. Även om mellantransportören skulle omfattas av Hamburgreglernas definition av undertransportör, leder en sådan tolkning till att mellantransportören likväl hamnar utanför det tvingande transportörsansvaret

45 Se prop. 1993/94:195 s. 1. Faktum är att den svenska regleringen av undertransportörsansvaret användes som förebild vid utformandet av Hamburgreglerna, se SOU 1990:13 s. 106 och prop. 1993/94:195 s. 142. Se även ND 2003.83 FH (m/s Linda).

46 Se domstolens motivering i ND 2003.83 FH (m/s Linda) s. 86.

47 Se även Hamburgreglerna art. 4(3), enligt vilken transportören anses vara "in charge of the goods" också om så är fallet genom transportörens "servants and agents", och domstolens motivering i ND 2003.83 (m/s Linda).

48 Jfr Johansson 2008, s. 137, som dock inte uttalar sig om vilket ansvar en sådan "non-performing actual carrier" bör stå.

49 Honka 1997, s. 89.

i Hamburgreglerna. Mot detta har hävdats att ansvarsgrunden inte ska ges en snävare betydelse än vad som följer av definitionen av ”undertransportör”.<sup>50</sup> Syftet med att formulera ett undertransportörsbegrepp måste vara att de rättssubjekt som ryms inom definitionen också åläggs ansvar. Ett åtagande att utföra en transport borde därför räcka som förutsättning för undertransportörsansvar, oavsett om den undertransportör som åtar sig en transport utför den själv eller anlitar någon annan i sitt ställe.

### 3.4 MELLANTRANSPORTÖRERS ANSVAR I RÄTTSPRAXIS

Från nordisk rättspraxis finns ett begränsat antal avgöranden som aktualiserar mellantransportörs ansvar. Ett av de mest omtalade rättsfallen, ND 1995.238 (Nordland), gällde visserligen en vägtransport men har ändå ansetts relevant i ett vidare transporträttsligt sammanhang. I fallet hade en kontraherande transportör anlitat en undertransportör (Nordland) för en vägtransport från Tyskland till Norge. Nordland anlidade i sin tur en undertransportör som utförde själva transporten. Nordland utförde aldrig någon transport och omhändertog inte heller godset men ansågs likväl ansvarigt gentemot lastintresset. Enligt NH var transportlöftet avgivet gentemot den kontraherande transportören (Nordlands uppdragsgivare) men till fördel för lastintresset, som kunde grunda sitt krav på allmänna regler om tredjemanslöften.<sup>51</sup>

Selvig har uttalat sig positivt om utgången i målet, som enligt honom motiveras av rättspolitiska skäl.<sup>52</sup> De problem som uppkom i ND 1995.238 (Nordland) är enligt Selvig ett resultat av de komplicerade strukturer som råder i modern vägtransport. De interna förhållandena på speditörs- och fraktförarsidan bör inte komplicera lastintressets rättsställning. Enligt Vestergaard Pedersen är fallet ett exempel där undertransportörens ansvar grundas på transportlöftet och inte på omhändertagande av godset.<sup>53</sup> Honka däremot, menar att det här snarare rörde sig om en situation med två kontraherande transportörer och att Nordland ansvarade som sådan.<sup>54</sup> Mathiasen har anfört, att ND 1995.238 (Nordland) rör en annan situation än den som är föremål för reglering i sjölagen och därför inte kan tillmätas betydelse för tolkningen av denna.<sup>55</sup>

50 Ramberg 2005, s. 109. Se också Ramberg, Jan, *Freedom of Contract in Maritime Law*, 1993, LMCLQ, s. 178, s. 181 f.

51 ND 1995.238 (Nordland) s. 245.

52 Selvig, Erling, *Kommentarer 1994–1995 i Nordiske Domme i Sjøfartsanligger*, 1995, s. xxii [cit. Selvig 1995].

53 Vestergaard Pedersen 1997, s. 322. Se även Selvig 1995, s. xxi, som konstaterar att ”Regelen blir altså praktisk sett i hovedsak den samme som i sjøl. § 286.” (§ 286 i norska sjöloven motsvaras av SjöL 13:36).

54 Honka 1997, s. 87 f.

55 Mathiasen 2000, s. 84.

Ytterligare två intressanta rättsfall ska kommenteras här, ND 1980.168 (Nan Feng) samt ND 2003.83 (m/s Linda). I ND 1980.168 (Nan Feng) hade den kontraherande transportören anlitat en mellantransportör som befraktade fartyget från ett rederi (som således var utförande transportör). Godset skadades under transport och lastintresset riktade kravet mot mellantransportören. Sø- og Handelsretten, vars motivering är av det kortare slaget, konstaterade att den då gällande danska sølovens § 123 gav lastintresset möjlighet att kräva antingen den kontraherande transportören eller den utförande transportören på ersättning. Att den utförande transportören bortfraktat fartyget till en mellantransportör, gav däremot inte lastintresset möjlighet att rikta krav mot mellantransportören.<sup>56</sup>

ND 2003.83 (m/s Linda)<sup>57</sup> handlar i korthet om två rederier som enligt ett tidscerteparti gemensamt åtog sig att ställa lastutrymme till befraktarens förfogande. Befraktaren slöt sedan avtal med avsändaren och transporten utfördes av ett av de rederier som utpekades i certepartiet. Godset skadades under transporten och fråga uppkom huruvida lastintresset kunde rikta krav direkt mot det rederi som inte utförde transporten men som alltså hade ett åtagande enligt tidscertepartiet.

Till att börja med konstaterade Högsta domstolen i Finland att en undertransportör är ansvarig enligt samma regler som den kontraherande transportören för ”*sin del av befördringen*”<sup>58</sup>. Domstolen diskuterade härvid hur sådana si-

<sup>56</sup> ND 1980.168 (Nan Feng) bör också jämföras med det senare avgörandet ND 1992.132 (Anthony Rainbow), som i någon mån ger stöd åt mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset. För en utförligare behandling av ND 1992.132 (Nan Feng), se Mathiasen 2000, s. 79 ff.

<sup>57</sup> Det kan i och för sig ifrågasättas om ND 2003.83 (m/s Linda) verkligen rör en mellantransportörssituation. I den här artikeln konstaterades redan inledningsvis att mellantransportören agerar på uppdrag av antingen en kontraherande transportör eller en tidigare undertransportör. Så kan svårligen sägas ha varit fallet i ND 2003.83 (m/s Linda), även om domstolen kan tyckas antyda det i sin motivering. Wetterstein har också kritiserat avgörandet bl.a. på den punkten, se Wetterstein 2005, s. 682. Certepartiet innebar enligt Wetterstein inte att något uppdragsförhållande förelåg mellan de båda bortfraktarna. Samtidigt för domstolen principiella resonemang som talar för mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset. Så menar t.ex. Johansson att fallets ratio decidendi förmodligen är att inte bara omhändertagande av gods utan också ett avtalsrättsligt åtagande kan medföra ansvar, Johansson, Svante O., Svensk rättspraxis – sjö- och annan transporträtt 2001–2005, SvJT 2008 s. 292, s. 303. Se även Ramberg 2005, s. 109 f., som menar att ND 2003.83 (m/s Linda) ger stöd åt slutsatsen att redan åtagandet att utföra en transport är tillräckligt för att kvalificera en transportör som undertransportör.

<sup>58</sup> ND 2003.83 (m/s Linda) s. 87. Formuleringen ”sin del av befördringen” återfinns i Finlands äldre sjölag (som var mer eller mindre likalydande med den svenska ÅSjöl) § 123, som var tillämplig i målet. Domstolen konstaterade dock att bestämmelsen överförts till Finlands nya sjölag (återigen mer eller mindre likalydande med den svenska Sjöl) med endast språkliga och

tuationer ska bedömas, då någon annan än undertransportören har godset i sin vård på uppdrag av undertransportören ”eller annars för hans räkning”<sup>59</sup>. Enligt domstolen skulle en ordning där undertransportören bara är ansvarig under den period då godset är i undertransportörens besittning (men inte när någon annan har godset i sin besittning för undertransportörens räkning) inte stämma överens med allmänna civilrättsliga principer. Hänvisning gjordes härvid till Hamburgreglerna art. 4, enligt vilken transportören också ansvarar för transportörens ”agents”. Undertransportören var med andra ord fortsatt ansvarig, även om någon annan anlätades för att utföra transporten.<sup>60</sup> Mot bakgrund av åtagandet i certepartiet ansågs rederiet ansvarigt direkt gentemot lastintresset, även om rederiet varken stod i ett kontraktuellt förhållande till avsändaren eller utförde den transport under vilken godset skadades.<sup>61</sup>

#### 4. BÖR MELLANTRANSPORTÖRER ANSVARA GENTEMOT LAST-INTRESSET?

Enligt min mening talar övervägande skäl för att mellantransportören bör svara direkt gentemot lastintresset, så länge regleringen i SjöL 13 kap. styr svaret i varje kontraktsled. Mellantransportören har i så fall samma exponering gentemot lastintresset som redan föreligger gentemot mellantransportörens egna uppdragsgivare (till exempel den kontraherande transportören). Samtidigt förbättras inte lastintressets position på annat sätt än genom ökade möjligheter att få en redan ersättningsgill skada ersatt. Mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset medför med andra ord inte någon snedfördelning i förhållande till den ansvarsstruktur som finns i SjöL 13 kap.

Från mellantransportörens perspektiv måste beaktas att mellantransportören kan komma att stå ett ansvar gentemot den egna uppdragsgivaren oavsett hur svaret gentemot lastintresset utformas. Så kan till exempel vara fallet om godset skadas när det är i den utförande transportörens vård men lastintresset ändå väljer att rikta kravet mot den kontraherande transportören. Den kontraherande transportören kan då ha möjlighet att regressvägen kräva skadan åter från den som gentemot honom eller henne ansvarar för den utförda transporten. Ett sådant krav kan också hamna hos mellantransportören, även om mellantransportören varken står i något avtalsförhållande till lastintresset eller utförde den transport under vilken skadan inträffade. Mellantransportören har

redaktionella ändringar.

59 ND 2003.83 (m/s Linda) s. 87.

60 ND 2003.83 (m/s Linda) s. 87. Se även domstolens slutsats på s. 89: ”Förutsättningarna för ett direkt ansvar gentemot lastägare bör således inte tolkas så, att ett ansvar som undertransportör endast kunde komma ifråga mot den som faktiskt utfört en transport.”.

61 ND 2003.83 (m/s Linda) s. 89.

således att räkna med en ansvarexponering även om mellantransportören inte utför någon transport. Så länge regleringen i SjöL 13 kap. styr ansvaret i varje led, grundas mellantransportörens ansvar på samma regler oavsett om kravet kommer från den kontraherande transportören eller direkt från lastintresset. Mellantransportörens ansvar blir därmed i någon mån förutsebart, även om ansvaret konstrueras i förhållande till lastintresset. Dessutom kan mellantransportören ha möjlighet att regressvis föra ansvaret vidare i avtalskedjan. Eftersom mellantransportören inte är att betrakta som den direkte skadevällaren, bör det finnas grund för att vältra ansvaret vidare.

Från lastintressets perspektiv handlar frågan om mellantransportörens ansvar främst om att få en skada ersatt. Vem som står ansvaret för skadan – den kontraherande transportören, en utförande transportör eller en mellantransportör – kan däremot antas vara lastintresset likgiltigt, så länge kravet blir tillgodosett. Lastintresset kan dock antas ha ett betydande intresse i att kräva mellantransportören, till exempel i situationer då den kontraherande transportören och den utförande transportören är otillgängliga eller betalningsodugliga. Samtidigt bör inte lastintressets möjligheter att söka andra subjekt än den egna avtalsparten ordnas på ett sätt som försätter lastintresset i en bättre position än vad som följer av huvudavtalet (eller den tvingande ansvarsregim som styr detta). Om lastintresset tillåts söka mellantransportören på utomobligatorisk grund, skulle lastintressets överenskommelse med den kontraherande transportören (liksom de tvingande regelverk som reglerar den överenskommelsen) undermineras. Idag förhindras en sådan situation genom att undertransportören tillåts återopa undantagen från och begränsningarna av ansvaret oavsett på vilken grund lastintresset för sin talan. Om lastintresset tillåts kräva mellantransportören direkt förbättras därför inte lastintressets position på annat sätt än genom ökade möjligheter att få en redan ersättningsgill skada ersatt. Den grundläggande ansvarsstrukturen rubbas därför inte genom att lastintresset tillåts kräva mellantransportören direkt. Dessutom har lastintresset i praktiken förmodligen begränsade möjligheter att styra över avtalsstrukturen på transportörssidan. Den omständigheten att flera undertransportörer (och mellantransportörer) engageras för att verkställa transporten bör inte i onödan begränsa lastintressets möjligheter att erhålla ersättning för en uppkommen skada.<sup>62</sup>

På ett rättsteoretiskt plan kan anföras att det finns flera fördelar med att konstruera undertransportörsansvaret enligt teorin om omhändertagande av gods som avtalsgrundande rättsfaktum. För det första är det ett i någon mån yt-

62 Jfr Selvig 1995 s. xxii samt ovan avsnitt 3.4.

tre påvisbart förhållande som kan tjäna intresset av förutsebarhet. Om det i transporträttsliga sammanhang kan vara förenat med svårigheter att bena ut inblandade personers avtalsförhållanden, bör det många gånger vara enklare att fastställa vem som faktiskt utfört transporten. För det andra finns en rimlighet i att den som omhändertar annans egendom för transport också har ett vårdansvar för detta gentemot lastintresset. För det tredje kan möjligen undertransportörens ansvar på det sättet få en preventiv effekt eftersom den som står ett direkt ansvar för omhändertagen egendom också har ett incitament att förhindra skada på den omhändertagna egendomen.

Mellantransportörens ansvar kan dock likaväl konstrueras utifrån mellantransportörens transportåtagande. I så fall är det mellantransportörens transportlöfte (och inte det omhändertagande av godset) som grundar dennes ansvar gentemot lastintresset. Den som rent faktiskt har utfört transporten (och därmed omhändertagit godset) kommer fortfarande att ansvara gentemot lastintresset som undertransportör, varvid de fördelar som anförts med en modell baserad på omhändertagande av gods i hög utsträckning kan antas kvarstå. Mellantransportören blir med transportåtagandet som ansvarsgrund bara ett ytterligare ansvarssubjekt vid sidan av den utförande undertransportören. Med transportåtagande som ansvarsgrund uppnås samtidigt fördelen i lastintressets ökade möjligheter att få skadan ersatt.<sup>63</sup>

Avslutningsvis ska noteras att den här artikeln har behandlat mellantransportörens ansvar gentemot lastintresset enligt reglerna i SjöL 13 kap. I situationer där de inblandade aktörerna på så sätt ansvarar enligt samma regelverk, blir frågan om mellantransportörens ansvar förhållandevis enkel att hantera. Eftersom ansvaret i varje led förutsätts vara styrt av samma bestämmelser, blir konsekvenserna av tillåtna direktkrav och konstruerade avtalsrelationer någorlunda överblickbara. Mellantransportörssituationer kan dock uppstå i en mängd olika sammanhang där ansvarskedjorna inte nödvändigtvis uppvisar samma raka koherens. Multimodala transportstrukturer, certepartivillkor och andra avtalsupplägg kan medföra betydligt mycket mer komplicerade ansvarsregleringar än de som tagits till utgångspunkt i den här artikeln. Den riktiga utmaningen ligger då inte bara i att avgöra *om* mellantransportören ska ansvara direkt gentemot lastintresset, utan lika mycket i *vilka villkor* som i sådana fall ska tillämpas. Att hitta en fungerande rättslig modell för så disparata situationer är förenat med svårigheter och kanske är det inte ens önskvärt att tillämpa gemensamma regler när de faktiska omständigheterna i så hög utsträckning kan antas skilja sig åt. 🙄

63 Möjligen skulle transportåtagandet som grund också bli ett mer konsekvent förhållningssätt till den nuvarande regleringen i sjölagen, jfr avsnitt 3.2.