



HÖGSTA DOMSTOLEN

BESLUT

meddelat i Stockholm den 21 augusti 2026

Mål nr
T 8184-24

PARTER

Klagande

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, 516402-5123
Kungsgatan 5
111 43 Stockholm

Ombud: Advokat Oscar Tiberg
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

Motpart

Scan Global Logistics AB, 556480-2782
Nellickevägen 22
412 63 Göteborg

Ombud: Advokaterna Jonas Rosengren och Robin Eliasson
Werks Advokater AB
Östra Hamngatan 41
411 10 Göteborg

SAKEN

Skadestånd till följd av godsskada

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2024-10-07 i mål T 1199-24

Hovrättens dom

se Bilaga

HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta domstolen förklarar att den aktuella skadan vid tillämpning av 13 kap. 29 § sjölagen (1994:1009) ska beräknas utifrån reparationskostnaden, med beaktande av principen om normalintresset och omständigheterna i målet, vilket innebär att skadan uppgår till 197 436,30 amerikanska dollar.

Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd i målet i övrigt.

Högsta domstolen upphäver hovrättens dom och lämnar tillbaka målet till hovrätten för fortsatt behandling.

Det ankommer på hovrätten att i samband med målet efter dess återupptagande pröva frågan om rättegångskostnader i Högsta domstolen.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN M.M.

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta Scan Global Logistics AB att till XL utge 127 026 särskilda dragningsrätter (SDR) eller motsvarande värde i amerikanska dollar på betalningsdagen, dock högst 197 436,30 dollar, jämte ränta på

beloppet enligt 6 § räntelagen från den 24 november 2022. XL har även yrkat att bli befriat från skyldigheten att utge ersättning för rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt att bolaget i stället ska tillerkännas ersättning för dess rättegångskostnader i dessa instanser.

Scan Global Logistics AB har motsatt sig ändring av hovrättens dom.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

Högsta domstolen har meddelat det prövningstillstånd som framgår av punkten 7.

SKÄL

Vad målet rör

1. Målet i Högsta domstolen rör vilken betydelse reparationskostnad kan ges vid en skadeberäkning enligt 13 kap. 29 § sjölagen avseende transporterat gods som skadats.

Bakgrund

2. Målet gäller en skada som uppkom under transport från Sverige till en fabrik i USA av en ny tillverkad industri anläggning. Transporten skedde enligt ett transportavtal mellan transportören Scan Global Logistics AB (SGL) och verkstadsföretaget AP&T Sweden AB. Avtalet slöts i oktober 2020.

3. Transporten var en kombinerad väg- och sjötransport och gick från tillverkningsorten Ulricehamn till San Antonio i Texas. Godset var nedmonterat i delar och transporterades sjövägen från Göteborg till Houston. När det skulle packas om för vägtransport i Houston upptäcktes

att förpackningen som omslöt en av anläggningens delar var trasig. När godset anlände till fabriken i San Antonio upptäcktes skador i form av rostangrepp på den delen av anläggningen.

4. Anläggningen installerades trots rostangreppet och en kortare tid därefter reparerades skadorna. Kostnaden för reparationen uppgick till 197 436,30 amerikanska dollar. AP&T fick ersättning för skadan ur en varuförsäkring, som bolaget hade tecknat med försäkringsbolaget XL. Försäkringsbolaget övertog i och med det anspråket mot SGL.

5. XL väckte talan mot SGL i tingsrätten och begärde skadestånd enligt 13 kap. 29 § sjölagen, motsvarande kostnaden för att reparera anläggningen. Tingsrätten ansåg – med hänvisning till sjörättslig praxis och litteratur – att reparationskostnaden kunde ligga till grund för skadeberäkningen enligt bestämmelsen. Det kunde enligt tingsrätten uteslutas att kostnaden för att reparera de skadade delarna överstigit marknadsvärdet eller kostnaden för att ersätta den aktuella enheten med en helt ny komponent som dessutom skulle produceras och transporteras från Sverige. Det var fråga om en specialbeställd produkt med begränsade avsättningsmöjligheter till annan än beställaren. Mot den bakgrunden fick värdeminskningen enligt tingsrätten uppskattas till åtminstone reparationskostnaden. Den ekonomiska skadan uppgick därmed till det yrkade beloppet. Tingsrätten prövade sedan ansvarsbegränsningsregeln enligt 13 kap. 30 § sjölagen och fann att den slutliga ersättningen skulle bestämmas till 127 026 SDR, eller motsvarande värde i amerikanska dollar på betalningsdagen, dock högst 197 436,30 dollar.

6. Hovrätten har ändrat tingsrättens dom och ogillat XL:s käromål. Hovrätten har ansett att 13 kap. 29 § sjölagen ska tolkas så att paragrafen fullständigt reglerar hur skadestånd ska beräknas vid sjörättslig godsskada och

att den ger uttryck för en begränsning av transportörens skadeståndsansvar till att motsvara godsets värde vid ankomst till destinationsorten eller, vid delskadat gods, till att motsvara värdeminskningen. Enligt hovrätten kan det inte uteslutas att en värdeminskning skulle kunna beräknas utifrån kostnader som uppkommit i samband med reparation. Eftersom det i målet inte funnits uppgifter om godsets marknadsvärde eller gängse värde på gods av motsvarande slag eller kvalitet, utan bara om reparationskostnaden, har hovrätten bedömt att skadans påverkan på godsets värde inte kan beräknas. Hovrätten har därför kommit fram till att XL inte har bevisat skadans storlek.

Prövningstillståndet

7. Högsta domstolen har, med utgångspunkt i vad hovrätten kommit fram till om skadans uppkomst och frånvaron av någon ansvarsbefriande omständighet beträffande skadan, meddelat prövningstillstånd i fråga om skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § sjölagen. Frågan om prövningstillstånd rörande målet i övrigt har förklarats vilande.

Transportöransvar enligt sjölagen

8. En sjötransportör åtar sig enligt transportavtalet med avsändaren att ta emot gods av viss art och mängd på en ort för transport till en annan ort, där det ska lämnas ut i rätt tid, i samma skick och till rätt person. Reglerna om transportöransvaret är tvingande till transportkundens förmån. (Se 13 kap. 4 och 4 a §§ sjölagen och ”Cadillacen i Miami” NJA 2016 s. 149 p. 9 och 11.)

9. Vårdansvaret, som är centralt i transportlöftet, har utformats som ett tvingande ansvar för egen eller annans presumerade vårdslöshet, även om det finns vissa ansvarsfrihetsgrunder. Ansvaret är också begränsat till visst

belopp för varje transporterat kolli eller kilo. (Se 13 kap. 25, 26 och 30 §§ och "Cadillacen i Miami" p. 10.)

Beräkning av skadestånd för sakskada enligt sjölagen

10. I sjölagen anges att skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats ska beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut (se 13 kap. 29 § första stycket).

11. Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. (Se 13 kap. 29 § andra stycket.)

12. Av formuleringarna i paragrafen om "gods av samma slag" och "gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet" framgår att det som ersätts är det s.k. normalintresset. Hänsyn ska alltså inte tas till eventuella individuella intressen hos den enskilde lastägaren. Att det endast är normalintresset som ersätts kan förklaras med transportörens behov av att kunna sätta priset för frakten till en summa som på ett korrekt sätt speglar den risk som transportören tar (jfr NJA II 1936 s. 410).

Beräkning av skadestånd för sakskada enligt skadeståndslagen

13. På det allmänna skadeståndsrättsliga området gäller enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen att skadestånd med anledning av sakskada omfattar ersättning för sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, annan kostnad till följd av skadan och inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.

14. När bestämmelserna om ersättning för sakskada infördes utgjorde de en kodifiering av gällande rätt. Reparationskostnad är alltså inom den allmänna skadeståndsrätten en vedertagen utgångspunkt för att beräkna skadans storlek vid sakskada. (Se prop. 1972:5 s. 579.)

En konventionsgrundad lagstiftning

15. Den svenska transporträttsliga lagstiftningen har tillkommit genom nordiskt samarbete och är i stora delar konventionsgrundad.

Bestämmelserna om styckegodstransport i 13 kap. sjölagen utgör i huvudsak en implementering av de s.k. Haag-Visbyreglerna från 1968, som Sverige har tillträtt, och en anpassning till de s.k. Hamburgreglerna från 1978, som Sverige inte har tillträtt. Den svenska lagstiftningen har gjorts tillämplig på all sjötransport, inte endast sådan som omfattas av Haag-Visbyreglerna. (Jfr ”Cadillacen i Miami” p. 12.)

16. Med hänsyn till lagstiftningens internationella bakgrund är det inte tillräckligt att endast se till svenska rättskällor när innebörden av en bestämmelse i sjölagen ska fastställas. De svenska bestämmelserna är avsedda att tolkas på ett sätt som stämmer överens med vad som gäller enligt den bakomliggande konventionsregleringen.

17. Vid tolkning av de sjörättsliga konventionerna måste, liksom vid konventionstolkning i allmänhet, beaktas den gängse betydelsen av konventionens uttryck, sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av konventionsregleringens ändamål och syfte och de generella principer som får anses komma till uttryck i konventionen. Typiskt sett ska konventionsbestämmelser inte tolkas i ljuset av nationella förmögenhetsrättsliga principer. Det hindrar inte att det kan vara så att

sådana nationella principer överensstämmer med vad som är allmänt accepterat även i ett internationellt perspektiv. (Jfr ”Cigarettpunktskatten” NJA 2022 s. 469 p. 26.)

18. Det måste vidare beaktas att konventionsbestämmelserna på området är utformade för att uppnå en viss fördelning av risk mellan parterna i transportavtalet. En utgångspunkt för tolkningen är att den avsedda riskfördelningen ska upprätthållas. Av intresse för tolkningen är även nationell domstolspraxis från konventionsstaterna och den juridiska litteratur som behandlar de relevanta konventionsbestämmelserna. Också konventioner rörande andra transportsätt än det aktuella kan ge viss ledning. (Jfr ”Cigarettpunktskatten” p. 27 och 28.)

Beräkning av godsskada enligt Haag-Visbyreglerna

19. I Haag-Visbykonventionen anges i artikel 4.5 (b) följande om beräkning av godsskada. Det sammanlagda ersättningsbeloppet ska beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Godsets värde ska bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

20. Som framgått motsvarar lagtexten i 13 kap. 29 § sjölagen, med vissa språkliga skillnader, texten i artikel 4.5 (b). Sådana bestämmelser finns också i de danska och norska sjölagarna.

21. Artikel 4.5 (b) är utformad i nära överensstämmelse med de vid den tidpunkten gällande nordiska bestämmelserna om skadevärdering vid godsskada. Bestämmelserna var värderingsregler som gick ut på att

transportörens ersättningsskyldighet för felande, minskat eller skadat gods skulle bestämmas på grundval av uppdragsgivarens normala intresse av transportens behöriga utförande (se NJA II 1936 s. 412, jfr även prop. 1973:137 s. 119). Det var alltså inte fråga om några ansvarsbegränsningsregler.

22. Inte heller artikel 4.5 (b) är avsedd att vara en del av ansvarsbegränsningsreglerna. Den utgör i stället en ren beräkningsregel. Artikeln ansågs kodifiera vad som redan tillämpades på området. Även den svenska lagstiftaren har betonat att det är fråga om en ren skadevärderingsregel. (Se The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, s. 554 f. och prop. 1993/94:195 s. 241.)

Närmare om tolkningen och tillämpningen av artikel 4.5 (b)

23. I såväl svensk som internationell juridisk litteratur anges att vid skadeberäkning enligt artikel 4.5 (b) ska skadan beräknas som skillnaden i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick (se t.ex. Rolf Ihre, Handbok i sjö rätt och närliggande ämnen, 2 uppl. 2010, s. 327 samt Thor Falkanger m.fl., Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective, 3 uppl. 2011, s. 308 f.).

24. Av artikeltexten framgår vidare att värderingen, precis som enligt den svenska lagregeln, inte utgår från värdet av godset i det aktuella fallet, utan från godsets ”normala” värde i lossningshamnen vid lossningstidpunkten (jfr p. 12).

25. I internationell sjö rättslig domstolspraxis som gäller beräkning av godsskada enligt Haag-Visbyreglerna är det tydligt att beräkningen inte alltid är en enkel räkneoperation, och inte heller alltid görs med

utgångspunkt i exempelvis marknadspriset. Det har i sådana avgöranden vanligen inte varit fråga om att utgå från börs- eller annat marknadspris utan i stället har det handlat om att göra en värdering med utgångspunkt i det gängse värdet av gods av samma slag. Inte sällan har domstolen fått uppskatta skadans storlek utifrån tillgängliga bevis (se t.ex. ND 2021 s. 14). Detta gäller särskilt när det är fråga om gods av mer individualiserat slag, som maskiner och liknande (jfr t.ex. ND 2016 s. 530 samt den danska Sö- og Handelsrettens dom den 19 februari 2002 i mål nr S-0002-00).

26. I nordisk praxis har det godtagits att andra omständigheter än de som anges i den motsvarande nationella bestämmelsen fått utgöra utgångspunkten för värderingen av skadan. Det har då rört sig om inköpspris respektive reparationskostnad (se t.ex. ND 2006 s. 291 och ND 2006 s. 302).

Betydelsen av reparationskostnad vid skadeberäkning enligt 13 kap. 29 § sjölagen

27. Av det redovisade kan den slutsatsen dras att 13 kap. 29 § sjölagen – liksom den bakomliggande artikel 4.5 (b) i Haag-Visbyreglerna – är en skadeberäkningsregel och inte en ansvarsbegränsningsregel.

28. Skadan ska beräknas som skillnaden i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick (se p. 23). I lagregeln pekas börspris, marknadspris och det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet ut som omständigheter som värdet på godset ska beräknas utifrån. Det är dock långt ifrån alltid som den typen av omständigheter kan klarläggas, i synnerhet inte när det handlar om mer särpräglad gods. Även i andra situationer kan det vara så att andra omständigheter än de angivna ger ett bättre underlag för skadeberäkningen.

29. Reparationskostnad är enligt svensk rätt en vedertagen utgångspunkt för att beräkna skadans storlek vid sakskada (jfr p. 13 och 14).

Reparationskostnad kan sägas vara ett annat uttryck för differensen i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick. Det gäller i vart fall när det saknas tydliga indikationer på att reparationskostnaden utgör en över- eller underkompensation. (Jfr ”Badrummet i radhuset” NJA 2020 s. 951 p. 52 och 53.)

30. Det finns inte något i förarbetena till Haag-Visbyreglerna eller i de svenska förarbetena till 13 kap. 29 § sjölagen som tyder på att avsikten har varit att utforma en reglering som innebär att det finns hinder mot att beakta andra omständigheter än de som uttryckligen anges vid bestämmandet av skadeståndet. En så snäv möjlighet att värdera skadan skulle riskera att ändra den avsedda balansen mellan lastägare och transportör eftersom det kan förutses att det ofta skulle bli omöjligt att värdera skadan. Som nämnts har det också förekommit i internationell sjörättslig domstolspraxis att andra omständigheter, exempelvis reparationskostnaden, har lagts till grund för skadeberäkningen (se p. 25 och 26). Även i den juridiska litteraturen nämns reparationskostnad som en omständighet som kan ges betydelse vid skadevärderingen (jfr Ihre, a.a. s. 328 och angående motsvarande äldre bestämmelser Erling Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, 1962 s. 36).

31. Mot denna bakgrund kan det inte finnas något hinder mot att beakta reparationskostnaden vid skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § sjölagen. Ett sådant hinder skulle också rimma mindre väl med domstolens fria bevisprövning. För att reparationskostnaden ska kunna ges relevans måste det emellertid vara möjligt att bedöma att ersättning för den kostnaden inte innebär att lastägaren får ersättning utöver normalintresset. Även om

lagtexten anger att utgångspunkten för skadeberäkningen är värdet på godset är det inte alltid nödvändigt för den bedömningen att det är utrett vad godset varit värt i oskadat skick på lossningsplatsen vid lossningstillfället.

32. Vid bedömningen kommer det oskadade godsets skick och det sätt som reparationen utförs på att ha betydelse. Det kan exempelvis gå utöver normalintresset om begagnat ålderstiget gods repareras med dyra nya originaldelar (jfr ND 2006 s. 291). I andra fall kan det vara så att det skulle vara billigare att byta ut det skadade godset mot nytt.

33. Det kan finnas skäl att tillägga att bestämmande av värdet på en skada är en rättslig bedömning för domstolen. Det som kan vara föremål för bevisning från parternas sida är de omständigheter som ska ligga till grund för domstolens bestämmande av värdet. (Jfr t.ex. ”Sjukhuscaféet” NJA 2017 s. 261 p. 15, ”Gruppens ramavtal” NJA 2025 s. 926 p. 20 och ”Konsignationsavtalet” NJA 2025 s. 1231 p. 18.)

Slutsats

34. Slutsatsen är att skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § kan göras utifrån en uppgift om kostnaden för en reparation av en godsskada, men vid bedömningen måste även principen om normalintresset och omständigheterna i det enskilda fallet beaktas.

Bedömningen i detta fall

35. I målet är fastslaget att rostskadan uppkommit i samband med överfarten över Atlanten. Det är fråga om en del av en stor industrianläggning som skulle installeras i en fabrik. Den har alltså inte kunnat omsättas på ett enkelt sätt på en öppen marknad, varken som del eller som helhet.

36. XL har åberopat skriftlig bevisning till styrkande av skadans omfattning. En del av bevisningen består av fakturor, bl.a. för ”parts for insurance rebuild”, för sensorer och annat material samt för frakt. Det finns även fakturor som rör arbete och resor i samband med installation. Vidare finns ett besiktningsutlåtande där anläggningens storlek och skadans omfattning framgår. Slutsatsen i utlåtandet är att den begärda ersättningen är rättvis och rimlig i förhållande till skadan. Samtliga angivna kostnader har en direkt koppling till åtgärdandet av skadan och framstår som nödvändiga för reparationens genomförande.

37. Det ligger generellt sett inom normalintresset att rostskador åtgärdas på industrianläggningar. Anläggningens karaktär och reparationskostnadens storlek sammantaget med uttalandena i det åberopade besiktningsutlåtandet medger vidare slutsatsen att reparationskostnaden står i rimlig proportion till anläggningens totala värde. Det framstår som uteslutet att reparationskostnaden skulle överstiga kostnaden för att ersätta den skadade delen av anläggningen med en nytillverkad komponent transporterad från Sverige. Det nu redovisade utgör tillräckligt underlag för att kunna dra slutsatsen att en ersättning motsvarande reparationskostnaden inte går utöver normalintresset i detta fall.

38. Frågan i prövningstillståndet ska därmed besvaras så att den aktuella skadan vid tillämpning av 13 kap. 29 § sjölagen ska beräknas utifrån reparationskostnaden, med beaktande av principen om normalintresset och omständigheterna i målet, vilket innebär att skadan uppgår till 197 436,30 amerikanska dollar.

Prövningstillstånd och fortsatt handläggning

39. Vid denna utgång bör prövningstillstånd meddelas i målet i övrigt.

40. Den fortsatta prövningen bör ske i hovrätten. Hovrättens dom bör därför undanröjas och målet lämnas tillbaka dit.

41. Av 18 kap. 15 § tredje stycket rättegångsbalken följer att frågan om rättegångskostnader i Högsta domstolen ska prövas av hovrätten i samband med att målet tas upp på nytt.

I avgörandet har deltagit justitieråden Anders Eka, Petter Asp, Malin Bonthron (referent), Johan Danelius och Margareta Brattström. Föredragande har varit justitiesekreteraren Norah Lind.



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Göteborgs tingsrätts dom den 12 december 2023 i mål nr T 15897-22, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart

XL Insurance Company SE, Svensk filial, 516402-5123
Kungsgatan 5, 111 43 Stockholm

Ombud: Advokaten Oscar Tiberg
Box 3625, 103 59 Stockholm

Klagande och motpart

Scan Global Logistics AB, 556480-2782
Nellickevägen 22, 412 63 Göteborg

Ombud: Advokaterna Jonas Rosengren och Robin Eliasson
Östra Hamngatan 41-43, 411 10 Göteborg

SAKEN

Skadestånd till följd av godsskada

HOVRÄTTENS DOMSLUT

Med ändring av tingsrättens dom i huvudsaken ogillar hovrätten XL Insurance Company SE, Svensk filial:s käromål.

Med ändring av tingsrättens dom även när det gäller rättegångskostnader befriar hovrätten Scan Global Logistics AB från skyldigheten att ersätta XL Insurance Company SE, Svensk filial, för rättegångskostnader vid tingsrätten och förpliktar hovrätten XL Insurance Company SE, Svensk filial, att ersätta Scan Global Logistics AB för rättegångskostnader där med 650 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 12 december 2023 till dess betalning sker.

XL Insurance Company SE, Svensk filial, ska ersätta Scan Global Logistics AB för rättegångskostnader i hovrätten med 425 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 7 oktober 2024 till dess betalning sker.

YRKANDEN I HOVRÄTTEN

XL Insurance Company SE, Svensk filial, (XL) har yrkat att hovrätten förpliktar Scan Global Logistics AB (SGL) att till XL betala 197 436,30 US-dollar och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 24 november 2022 till dess betalning sker.

SGL har yrkat att hovrätten ogillar XL:s yrkande vid tingsrätten om skadestånd, i andra hand beräknar ansvarsbegränsningsbeloppet utifrån en vikt om 4 800 kg så att SGL:s ersättningsskyldighet därmed begränsas till 9 600 SDR (2 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen. För det fall att hovrätten skulle komma fram till att ansvarsreglerna i Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser 2015 (NSAB 2015) är tillämpliga i stället för sjölagen, har SGL yrkat att ersättningsskyldigheten begränsas till 39 984 SDR (8,33 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen.

SGL har vidare yrkat att hovrätten befriar SGL från skyldigheten att ersätta XL för rättegångskostnader vid tingsrätten och förpliktar XL att ersätta SGL:s rättegångskostnader där.

Parterna har motsatt sig varandras ändringsyrkanden.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i hovrätten.

GRUNDER OCH BEVISNING I HOVRÄTTEN

Parterna har åberopat samma grunder som vid tingsrätten, dock att SGL i hovrätten har godtagit tingsrättens bedömning att SGL inte kan befrias från skadeståndsansvar på

grund av bristfällig förpackning. XL har även i hovrätten förtydligat att XL godtar att SGL har rätt till ansvarsbegränsning.

Bevisningen har varit densamma som vid tingsrätten.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Vad som inledningsvis är utrett

SGL åtog sig att transportera gods åt industriföretaget AP&T Sweden AB (AP&T) från Ulricehamn till San Antonio, USA. Godset utgjordes av delar av ett produktionssystem för matning av plåtar. Transporten var en kombinerad väg- och sjötransport. I samband med att godset hämtades i hamnterminalen i Houston, USA, för vidaretransport via väg till slutdestinationen San Antonio uppmärksammades att emballaget runt en del av godset var skadat och hängde löst. Vid godsets ankomst till San Antonio upptäcktes rostangrepp på den del av produktionssystemet som transporterats med ett trasigt emballage. Av framlagda fotografier och av besiktningsrapporten framgår att rostangreppens omfattning och slag medförde att flera komponenter behövde bytas ut. Genom utredningen är det således klarlagt att det uppkommit en sakskada, dvs. en fysisk skada som kan åsättas ett värde. AP&T fick kostnaderna för att reparera den rostangripna delen ersatta av XL. XL har tagit över AP&T:s skadeståndsanspråk. NSAB 2015 utgör del av transportavtalet.

Skadans uppkomst

Parterna är inte överens i fråga om skadan uppkom under väg- eller sjötransporten. SGL har bevisbördan för att skadan uppkom under sjötransporten. Beviskravet är att det ska vara styrkt. I tillägg till vad tingsrätten anfört konstaterar hovrätten följande. Eftersom SGL fick godset i sin vård redan i Ulricehamn är vad som går att utläsa av SGL:s sjöfraktsedel av mindre betydelse som bevis för att godset var i gott skick när det togs omhand för sjötransport i Göteborgs hamn. Som tingsrätten har anfört finns på Maersks sjöfraktsedel inte någon anteckning om att emballaget eller godset var skadat

vid mottagandet. Tvärtom angavs godset vara ”in apparent good order and condition”. Transportdokumentet har bevisverkan och som tingsrätten påpekat hade Maersk ett starkt egenintresse av att kontrollera godsets skick för att undvika ansvar för skador på godset. Vidare framgår av fotografier tagna i Göteborgs hamn av den aktuella försändelsen inte några synliga skador på vare sig emballaget eller godset. Med dessa anmärkningar ansluter sig hovrätten till tingsrättens bedömningar och resonemang om vad som framkommit av utredningen och instämmer i slutsatsen att det är bevisat att skadan uppkom under sjötransporten.

Ansvaret för skadan

Vid den bedömning som hovrätten har gjort av var skadan uppkom är enligt transportavtalet bestämmelserna i 13 kap. sjölagen tillämpliga på transporten i stället för ansvarsbestämmelserna i NSAB 2015. Som tidigare nämnts har SGL frånfallit invändningen om att bolaget inte är skyldigt att betala skadestånd på grund av att förpackningen varit bristfällig. Någon annan ansvarsbefriande skadeorsak har inte gjorts gällande. SGL är därför enligt 13 kap. 25 § sjölagen ansvarigt för skadan på godset.

Skadeberäkningen

XL har begärt ersättning för kostnader för transport, reparation och installation som uppkommit till följd av skadan. Bolaget har att styrka skadans storlek. Fråga har uppkommit i målet om kostnaderna alls är ersättningsgilla. XL har i det avseendet gjort gällande att rätt till ersättning för reparationskostnader m.m. följer av svensk skadeståndsrätt och att beräkningsregeln i 13 kap. 29 § sjölagen inte utesluter möjligheten till ersättning för sådana kostnader.

Utgångspunkten i svensk rätt är att en skadeståndstalan kan föras med stöd av allmänna skadestandsregler även när det finns speciallagstiftning som reglerar den aktuella frågan. Avsteg från denna utgångspunkt kan göras med hänsyn till lagens utformning och syften, till exempel om lagens ordalydelse otvetydigt ger uttryck för att lagen

exklusivt reglerar skadeståndsskyldigheten. Men även om lagtexten inte ger något bestämt uttryck för exklusivitet kan särskilda förhållanden leda till att regeln utesluter tillämpning av andra skadeståndsregler. Lagen kan exempelvis grunda sig på en internationell överenskommelse som innebär att ett skadestånd får utdömas endast under de förutsättningar som anges i instrumentet oberoende av nationell lagstiftning i övrigt. (Se ”Akzo Nobel” NJA 2014 s. 425 p. 7 med hänvisningar.)

Den svenska transporträttsliga lagstiftningen har tillkommit genom nordiskt samarbete och är i stora delar konventionsgrundad. Ansvarsreglerna för styckegodstransport i 13 kap. sjölagen har utformats med hänsyn tagen till Sveriges konventionsförpliktelser och specificerar hur skadestånd vid godsskada ska beräknas grundat på Haag-Visby-reglerna om godstransport till sjöss, vilka regler Sverige är folkrättsligt förpliktat av. Bestämmelserna har sedan anpassats till de s.k. Hamburgreglerna, som dock inte har tillträtts av Sverige. Regeln i 13 kap. 29 § sjölagen ska ses i detta sammanhang och tolkas konventionskonformt (jfr ”Akzo Nobel” och NJA 2016 s. 149).

Av 13 kap. 29 § första stycket sjölagen framgår att skadestånd på grund av att godset gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Enligt paragrafens andra stycke bestäms godsets värde efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris bestäms enligt samma stycke värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. Paragrafen reglerar alltså sättet för beräkning av skadestånd vid sakskada och uttrycker principen om s.k. normalersättning. Innehållet i paragrafen är konventionstroget genom att det i sak överensstämmer med artikel 4.5 b i Haag-Visbyreglerna.

Genom nämnda beräkningsregel begränsas transportörens ersättningsskyldighet för skadat gods med hänsyn till transportkundens normala intresse av transportens behöriga utförande. Skadevärderingen ska utgå från börspris, marknadspris eller gängse värde av likadant gods. Som regel ska ersättning inte utgå för indirekta skador i allmänhet eller den skadelidandes individuella intressen. Skadan ska uppskattas efter

”objektiva grunder” och utesluter skada av ”subjektiv art”. (Se Kurt Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 169 f.) Bestämmelsen innebär således ett avsteg från principen om full ersättning till följd av en skada. Ersättningsskyldigheten för transportören ska i stället utgöra skillnaden mellan godsets marknadsvärde på destinationsorten vid framkomsten, i oskadat skick respektive i skadat skick.

Det är kännetecknande för transporträtten med regler om standardiserad beräkning av skadestånd i relation till godsets värde och sådana regler finns i flera länders nationella lagstiftning (jfr Peter Appel m.fl., Søløven, 5 uppl., s. 600 ff., Thor Falkanger och Hans Jacob Bull, Sjørett, 8 uppl., s. 307 samt Svante O. Johansson, An outline of transport law, International Rules in Swedish Context, 2 uppl., s. 109 f.). Bestämmelsen i 13 kap. 29 § sjölagen har en sådan standardiserad utformning.

Ordalydelsen i 13 kap. 29 § sjölagen utesluter förvisso inte tillämpning av annan nationell rätt. Men en utgångspunkt vid tolkningen av bestämmelsen måste vara att den riskfördelning mellan transportören och transportkunden som följer av Haag-Visbyreglerna ska upprätthållas och bilda en fullständig ordning för det ersättningsansvar som kan uppkomma för en transportör i avtalsförhållanden till följd av att godset skadas eller förloras under den tid då transportören har godset i sin vård. En enhetlig ordning är särskilt betydelsefull vid internationella transporter. (Jfr ”Akzo Nobel” p. 11 och 15.) I ljuset av konventionsregleringens avsedda ändamål och syfte och de generella principer som får anses komma till uttryck där, får bestämmelsen i 13 kap. 29 § sjölagen därmed anses fullständigt reglera hur skadestånd ska beräknas vid godsskada. Av det följer att transportörens skadeståndsansvar i huvudsak är begränsat till att motsvara godsets värde vid ankomst till destinationsorten eller, vid delskadat gods, till att motsvara värdeminskningen.

Hovrätten utesluter inte att en värdeminskning skulle kunna beräknas utifrån kostnader som uppkommit i samband med reparation. XL har emellertid inte presenterat någon utredning som visar värdet på produktionssystemet eller dess delar, vare sig i skadat eller i oskadat skick. Vidare saknas utredning om godsets marknadsvärde eller gängse värde på gods av motsvarande slag eller kvalitet. Skadans påverkan på godsets värde

kan därför inte beräknas. Det hade varit möjligt att föra bevisning om godsets värde före skadan utan större olägenheter och det har inte framkommit att det varit omöjligt att föra bevisning om värdeminskningen efter skadan. Några välgrundade slutsatser om att begärd ersättning motsvarar värdeminskningen låter sig inte göras utifrån utredningen i målet. Eftersom XL inte har bevisat skadans storlek ska tingsrättens dom ändras och XL:s talan ogillas.

Rättegångskostnader

Som förlorande part är XL skyldigt att ersätta SGL:s rättegångskostnader såväl vid tingsrätten som i hovrätten. Fordrade belopp är skäligen.

ÖVERKLAGANDE, se bilaga B

Överklagande senast den 4 november 2024

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Åke Thimfors, hovrättsråden Gunilla Fransson och Cecilia Hennig, referent, samt tf. hovrättsassessorn Isabel Ekström.



GÖTEBORGS TINGSRÄTT

DOM

2023-12-12

Meddelad i

Göteborg

Mål nr

T 15897-22

PARTER**Kärande**

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, 516402-5123

Kungsgatan 5, 2 tr

111 43 Stockholm

Ombud: Advokaten Oscar Tiberg

Chouette Advokatbyrå AB

Box 3625

103 59 Stockholm

Svarande

Scan Global Logistics AB, 556480-2782

Box 24035

400 22 Göteborg

Ombud: Advokaten Jonas Rosengren och biträdande juristen Robin Eliasson

c/o WERKS Advokater AB

Östra Hamngatan 41-43

411 10 Göteborg

DOMSLUT

1. Scan Global Logistics AB ska till XL Insurance Company SE, svensk filial UK betala SDR 127 026 eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen (dock högst 197 436,30 US-dollar) och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 24 november 2022 tills betalning sker.

2. Scan Global Logistics AB ska ersätta XL Insurance Company SE, svensk filial UK för rättegångskostnader med 662 659 kr, varav 654 000 kr avser ombudsarvode, och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

Dok.Id 2759993

Postadress

404 83 Göteborg

Besöksadress

Ullevigatan 15

Telefon

031-743 60 00

E-post: avdelning6tgg@dom.se

www.goteborgstingsratt.domstol.se

Telefax**Expeditionstid**

måndag – fredag

08:00–16:00

BAKGRUND

I oktober 2020 slöts ett transportavtal där Scan Global Logistics AB (SGL) åtog sig att transportera ett produktionssystem nedmonterat i komponenter åt industriföretaget AP&T Sweden AB (AP&T). Transportavtalet inkorporerade Nordiska Speditörförbundets Allmänna Bestämmelser 2015 (NSAB 2015). Transporten, som var en kombinerad väg- och sjötransport, gick från Ulricehamn till San Antonio, Texas, USA, varvid transporten till sjöss avsåg sträckan Göteborg – Houston, Texas. AP&T ansvarade för förpackning av godset och SGL för transporten. Godset mottogs av SGL och transporterades på väg från Ulricehamn till Göteborg där företaget MIMAB anlätades av SGL för att stuva och surra lasten på dels *flatrack* (container utan tak eller väggar på långsidorna), dels *open top*-containrar tillhörande sjötransportören Maersk. Lasten lyftes därefter ombord på fartyget Murcia Maersk. Godset lastades senare om i Bremerhaven, Tyskland, till ett annat fartyg, Maersk Idaho. Sjöresan avslutades i Houston varifrån godset transporterades vidare på väg till slutdestinationen San Antonio.

Inför vägtransporten från Houston upptäckte vägtransportören att förpackningen som omslöt en av produktionssystemets delar var trasig. När godset levererats upptäcktes skador i form av rostangrepp på en av produktionssystemets komponenter som var stuvad på flatrack MAEU3489430. AP&T fick kostnaden för att reparera komponenten ersatt av sitt försäkringsbolag XL Insurance Company SE (XL) som därmed övertog anspråket mot SGL.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

XL Insurance Company SE (XL) har begärt att Scan Global Logistics AB till XL ska betala 197 436,30 US-dollar och dröjsmålsränta på det beloppet beräknad enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan, den 24 november 2022, tills dess full betalning sker. XL har tillagt att XL accepterar att SGL har rätt till ansvarsbegränsning i första hand dock enligt § 21 i NSAB 2015.

Scan Global Logistics AB (SGL) har motsatt sig betalningsskyldighet och inte godtagit något belopp som skäligt i och för sig. För det fall tingsrätten skulle komma fram till att SGL är ersättningsskyldigt har SGL uppgett att SGL har rätt till ansvarsbegränsning enligt 13 kap. sjölagen varför eventuell ersättning i så fall uppgår till 9 600 SDR (2 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen. Om tingsrätten skulle komma fram till att ansvarsbegränsningsreglerna i NSAB 2015 i stället är tillämpliga har SGL i andra hand gjort gällande att eventuell ersättning ska uppgå till 39 984 SDR (8,33 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen. SGL har godtagit sättet att beräkna ränta.

Parterna har begärt ersättning för sina rättegångskostnader.

GRUNDER

XL

SGL åtog sig i oktober 2020 att transportera ett produktionssystem nedmonterat i komponenter åt industriföretaget AP&T. Transporten, en kombinerad väg- och sjötransport, gick från Ulricehamn till San Antonio, Texas, USA. Transportavtalet inkorporerade NSAB 2015.

Produktionssystemet skadades under transporten på så sätt att en av komponenterna rostskadades. Skadorna uppkom efter den tidpunkt då godset mottogs för befordran och innan det avlämnades till mottagaren. SGL ansvarar därmed för skadan med ett belopp motsvarande värdeminskningen. Kostnaden för att åtgärda skadorna uppgick till sammanlagt 197 436,30 US-dollar. Denna kostnad motsvarar värdeminskningen.

AP&T hade en försäkring mot skador på godset hos XL. XL har ersatt skadan under försäkringen och har därefter övertagit AP&T:s rätt till skadestånd med anledning av skadan.

SGL

Transporten var en kombinerad transport där godset först transporterades på väg från avsändaren till Göteborgs hamn, därefter till sjöss till Houston, med omlastning i Bremerhaven, och från Houston på väg till slutdestinationen San Antonio.

Godset skadades när det transporterades till sjöss. Skadan, rost på en enhet, uppkom på grund av bristande förpackning från AP&T:s sida. AP&T förberedde godset för transport, inklusive förpackning och emballering. För det fall en ersättningsgill skada har uppkommit har den således sin grund i bristfällig förpackning. SGL ansvarar inte för skador som orsakats av bristfällig förpackning.

För det fall SGL är ansvarigt för skadan ska ersättning beräknas enligt det s.k. normalintresset. XL har inte visat att kostnaden för skadan uppgår till det av XL begärda beloppet. XL har inte visat att godsets marknadsvärde i skadat skick skiljer sig från motsvarande gods i oskadat skick, eller vad en sådan skillnad i så fall uppgår till. Något skadeståndsansvar utifrån det s.k. normalintresset kan således inte beräknas. Sammantaget har XL därmed inte visat uppkomsten av en ersättningsgill skada överhuvudtaget.

Under alla förhållanden har SGL rätt att begränsa sitt ansvar till 2 SDR per kilo av det berörda godsets bruttovikt. Begränsningsbeloppet ska beräknas utifrån den påstått skadade enhetens vikt. Det saknas rättsligt stöd för att beräkningen ska göras utifrån även oskadade enheters och kollins bruttovikt när samtliga enheter och kollin, som XL påstår, har utgjort en anläggning. Detta beror dels på att det skadade godset inte utgjort en integrerad del av övrigt gods, dels då det är uppenbart att rostskadorna på den aktuella enheten inte har påverkat möjligheten att faktiskt, ekonomiskt eller kommersiellt nyttja övriga enheter eller den aktuella enheten.

Eftersom skadan har uppstått under sjötransport är enligt nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 sjölagens ansvarsregler tillämpliga på transportörens ansvar. För det fall

XL kan visa att en skada uppgående till mer än vad som följer av 13 kap. sjölagen och att SGL är ansvarigt för skadan så är rätten till ersättning begränsad till 2 SDR per kilo av det berörda godsets bruttovikt (4 800 kg) eller totalt högst 9 600 SDR (2 SDR x 4 800), eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen.

För det fall skadan inte uppstod under sjötransporten och sjölagen inte ska tillämpas är SGL:s eventuella ansvar begränsat enligt NSAB 2015 § 21 A till 8,33 SDR per kilo bruttovikt avseende den skadade delen av godset. Om den ekonomiska skadan överstiger begränsningsbeloppet uppgår SGL:s eventuella skadeståndsansvar till 39 984 SDR (8,33 x 4 800) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen.

XL:s genmäle

Produktionssystemet var i gott skick vid transportens början och det fanns ingen rost på komponenterna. Godset var inte heller bristfälligt förpackat. Att emballaget var trasigt vid ankomsten innebär inte att det var undermåligt. Alla övriga emballage i sändningen klarade transporten utan problem vilket visar att SGL:s invändning i den här delen saknar grund. Emballaget var fullt synligt för samtliga på SGL:s sida under hela transporten. Det ankom därför på transportörerna att hantera godset med den försiktighet som krävdes för att varken gods eller emballage skulle skadas. Den metod som AP&T använt för att förbereda godset för transport var sedvanlig och tillräcklig för den aktuella transporten under normala förhållanden. Vidare har någon på SGL:s sida utan AP&T:s kännedom gjort åverkan på emballaget före sjötransportens början. Att SGL har gjort åverkan på emballaget under transporten kan inte ursäkta bolaget från ansvar för skadan.

Det är inte klarlagt hur transportskadan orsakades. Det orsakades troligen genom att SGL ändrade godsets emballage innan godset lämnades över till sjötransportören Maersk. Därför är nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 inte tillämplig och sjölagens ansvarsbegränsningsregel är därmed inte heller tillämplig. SGL:s ansvar är därmed

begränsat till 8,33 SDR per kilo enligt NSAB 2015 § 21. Om SGL skulle ha rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt sjölagens regler ska begränsningen i vart fall ändå beräknas efter hela det berörda godsets vikt – alltså hela produktionssystemets vikt om 63 513 kg, inte en enskild komponent. Alla komponenter utgjorde integrerade delar av samma produktionssystem.

UTREDNINGEN

Parterna har åberopat den skriftliga bevisning som framgår av anteckningarna från huvudförhandlingen.

Någon muntlig bevisning har inte åberopats.

DOMSKÄL

Inledning

Parterna är överens om att NSAB 2015 utgör del av transportavtalet mellan AP&T och SGL och att SGL, om tingsrätten kommer fram till att SGL är skyldigt att utge ersättning för skadan, har rätt till ansvarsbegränsning förutsatt att XL kan visa vad den ekonomiska kostnaden för skadan uppgår till och att den överstiger det högsta ansvarsbegränsningsbeloppet. Däremot är de inte överens om det i ett sådant fall är ansvarsbegränsning enligt NSAB 2105 eller 13 kap. sjölagen som ska tillämpas och inte heller på vilket sätt ersättningen i så fall ska beräknas.

Var uppkom skadan på godset?

Parterna är överens om att godset var nytillverkat då det lämnade Ulricehamn och togs omhand av SGL och att det således inte var skadat när SGL mottog det. Parterna är också överens om att det fanns rostskador på en av produktionssystemets komponenter som var lastad på container MAEU3480430 när godset ankom till destinationsorten.

Enligt såväl NSAB 2015 som sjölagen ansvarar transportören, med vissa undantag, för skador på godset som inträffar under perioden från det att transportören mottar godset till dess det avlämnas. Det är ostridigt i målet att skadan uppstod efter det att SGL tog emot godset för transport och innan det lämnades ut till mottagaren, dvs. under den tidsperiod då SGL ansvarade för godset.

XL har gjort gällande att orsaken till att skadan uppkom var att emballaget hade skadats under den tid det befann sig på land i SGL:s vård och således innan det lämnades över till sjötransportören. SGL:s inställning är däremot att godset skadades under sjötransporten och att sjölagens regler därför, enligt den s.k. nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015, är tillämpliga på godsskadan.

Av de fotografier som åberopats från båda sidor framgår att de förpackningar som godset var förpackat i var intakta när det mottogs av SGL i Ulricehamn för transport och att förpackningen på den i målet aktuella delen av godset hängde löst och inte längre skyddade godset när det togs emot i Houston för vidaretransport till San Antonio. Det framgår också av fotografierna att under den tid då SGL hade ansvar för godset i Göteborgs hamn har viss vit tejp applicerats på förpackningarna. Anledningen till detta har inte framkommit i målet.

Varken SGL:s sjöfraktsedel eller sjötransportören Maersks sjöfraktsedel har någon anteckning om annat än att godset togs emot i gott skick, ”*in apparent good order and condition*”, vilket talar för att godsets förpackning i vart fall då det togs emot i Göteborg för sjötransport inte var skadat. En sjöfraktsedel har visserligen inte samma bevisvärde som ett konossement, där avsaknad av uppgift om förpackningens synliga tillstånd medför att godset ska anses vara i gott synligt tillstånd om inte annat visas (13 kap. 49 § första stycket sista meningen sjölagen), men har ändå ett värde som bevisning. Om den aktuella förpackningen kring den skadade delen redan då Maersk lastade ombord containrarna i Göteborgs hamn helt eller delvis hade sett ut som den gjorde vid avlämnandet i Houston borde Maersk rimligen ha noterat det på

sjöfraktsedeln, om inte annat för att freda sig mot anspråk på ersättning för eventuella skador på godset som kunde komma att uppstå under sjötransporten. Avsaknaden av en sådan anteckning och att inget annat i utredningen talar i motsatt riktning innebär att det får anses utrett att godset och förpackningen var oskadade då de togs emot av Maersk.

Av besiktningsrapporten framgår att den del av godset som var skadad av rost, betecknad som *Right Side Evol Magnet Splitter*, hade blivit utsatt för fukt vid något tillfälle under transporten på grund av att det skyddande höljet hade gått sönder och att detta hade konstaterats av vägtransportören i samband med att godset hämtades upp från hamnterminalen i Houston och innan det anlände till slutdestinationen.

Tingsrätten anser att det är uppenbart att skadan på den aktuella delen har berott på att förpackningen inte längre skyddade den delen av godset. Övriga delar av produktionssystemet har nämligen inte angripits av rost. Eftersom det är visat att förpackningen och godset var oskadade när de mottogs av sjötransportören Maersk, och det står klart att förpackningen var trasig efter sjötransporten anser tingsrätten att det är bevisat att skadan uppkom under sjötransporten.

Är sjölagens bestämmelser tillämpliga i stället för NSAB 2015?

Enligt den s.k. nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 ska, om det kan styrkas att skadan har uppstått medan godset transporterats med ett visst specifikt transportsätt, speditörens ansvar regleras och bestämmas av de lagbestämmelser och allmänt tillämpade transportvillkor som är tillämpliga för det transportsättet i den mån dessa avviker från vad som stadgas i § 6 andra och tredje stycket eller §§ 15 – 21 i NSAB 2015.

Eftersom skadan uppkom under sjötransporten är bestämmelserna i 13 kap. sjölagen tillämpliga.

Är SGL fritt från ansvar eftersom förpackningen var bristfällig?

SGL har gjort gällande att bolaget inte är skyldigt att betala skadestånd eftersom skadan har uppkommit på grund av att AP&T förpackat godset på ett bristfälligt sätt.

En transportör är, enligt 13 kap. 25 § sjölagen, ansvarig för skada på godset som är i transportörens vård om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon han ansvarar för har orsakat eller medverkat till skadan. I NSAB 2015 finns en bestämmelse i § 16 första stycket punkten d) enligt vilken transportören uttryckligen är fri från ansvar om skadan orsakats av frånvaro av eller bristfällig förpackning. En liknande bestämmelse om ansvarsfrihet återfanns i 118 § andra stycket punkten n) i 1891 års sjölag i vilken den s.k. katalogen i artikel 4:2 i Haag-Visbyreglerna var inkorporerad. De uppräknade undantagen som medförde ansvarsfrihet utmönstrades dock i 1994 års sjölag eftersom de ansågs sakna självständig betydelse som allmänna ansvarsfrihetsgrunder vid sidan av de allmänna reglerna om culpa och omvänd bevisbörda (Falkanger och Bull, Sjørett, 8:e uppl. s. 297). 13 kap. 25 § sjölagen utformades i stället med Hamburgreglerna som förebild. Någon skillnad i förhållande till Haag-Visbyreglerna åsyftades dock inte (SOU 1990:13 s. 148).

Om det inte av transportdokumenten framgår att godsets förpackning har varit bristfällig när ansvaret övergick på SGL får det anses vara bevisat att förpackningen inte var bristfällig vid ansvarsövergången. För att undgå ansvar på grund av bristfällig förpackning ankommer det då på SGL att bevisa dels när skadan inträffade, dels att skadan inte orsakats av SGL eller någon som SGL ansvarar för i förhållande till AP&T/XL, utan på grund av bristfällig förpackning från AP&T:s sida.

Det finns inga anteckningar i någon av sjöfraktsedlarna om att godset skulle ha varit bristfälligt förpackat när det mottogs av SGL i Ulricehamn eller av Maersk i Göteborg,

tvärtom har det antecknats att godset mottagits i gott skick både av SGL och Maersk. Mot att förpackningen skulle ha varit bristfällig talar även den omständigheten att enbart en förpackning av 57 har varit skadad. Av besiktningsrapporten framgår vidare att godset var förpackat på ett sätt som anses vara brukligt inom branschen och som bedöms lämpligt för att kunna klara normala faror under transport (*"The method is considered customary for the trade and deemed suitable in order to withstand the normal hazards of transit"*).

Det enda som i övrigt har åberopats från SGL:s sida är ett påstående att AP&T North America tidigare haft synpunkter på hur AP&T Sweden har förpackat sina produkter. Någon bevisning till stöd för detta har inte lagts fram.

SGL har således inte uppfyllt sin bevisbörda. Av det följer att förpackningen av godset inte ska anses vara bristfällig och att SGL inte kan befrias från sitt ansvar för skadan på denna grund. SGL är därför ansvarigt för skadan.

Är godset att betrakta som oskadat?

SGL har gjort gällande att det överhuvudtaget inte uppkommit någon ekonomisk skada eftersom anläggningen har använts vid produktion i Toyota Motor Companys (Toyota) fabrik i San Antonio trots att vissa delar varit belagda med rost.

Av besiktningsrapporten framgår att den aktuella delen har monterats trots rostskadorna och att produktionssystemet fungerade. Det framgår dock också att de rostangripna högra delarna, inbegripet rullar, magneter och elektronik, behövde bytas ut och att reparationen av den aktuella maskindelen skulle ske under den vecka i juli som fabriken var stängd på grund av USA:s nationaldag.

Tingsrätten anser inte att det förhållandet att den rostangripna delen av produktionssystemet hade monterats ihop med resten av anläggningen, vilket för övrigt synes ha varit en förutsättning för att produktionssystemet skulle kunna användas i

produktion fullt ut, innebär att godset i denna del har varit oskadat och att det därmed inte föreligger någon ersättningsgill skada.

Hur stor är den ekonomiska skadan?

Skadestånd på grund av godsskada beräknas enligt 13 kap. 29 § sjölagen med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtalet lämnades ut. Godsets värde bestäms då efter börspriset eller om sådant pris saknas efter marknadspriset. Om det varken finns börs- eller marknadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. Beräkningsmodellen får särskild betydelse vid snabba prisförändringar på marknaden (jfr Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran s. 170). Enligt motsvarande bestämmelser i NSAB 2015 (§ 18 jämförd med § 17 första stycket) beräknas ersättningen enligt godsets fakturavärde om det inte kan styrkas att marknadsvärdet eller gängse värde av gods av liknande art och beskaffenhet på den ort och vid den tidpunkt då speditören övertog godset var annorlunda än fakturavärdet, varvid det ska beaktas att uppdragsgivaren ska styrka att godset inte har något restvärde.

Vid beräkningen av värdeminskningen utgår man således från godsets värde i oskadat skick minskat med godsets värde i skadat skick. Genom utvecklingen i praxis är det dock möjligt att få reparationskostnader och kostnader för andra följdskador ersatta (se ND 1987 s. 160 och ND 2003 s. 59, även Falkanger och Bull, a.a. s. 307 f., Johansson, An Outline of Transport Law, 2:a uppl. s. 110 f, Ihre, Handbok i sjörätt och närliggande ämnen, 2:a uppl. s. 327 f.).

Det ankommer på XL att bevisa vad den ekonomiska skadan har uppgått till. XL har inte åberopat någon utredning om vad värdet i oskadat skick var på produktionssystemet som helhet eller, för det fall det gått att separera värdet på de olika komponenterna, den del av det som skadades av rost. Eftersom det varit fråga om ett relativt avancerat automatiserat produktionssystem som Toyota beställt från Sverige till sin fabrik i Texas anser tingsrätten dock att det kan uteslutas att kostnaden för att

reparera de skadade delarna överstigit såväl marknadsvärdet som kostnaden för att ersätta den aktuella enheten med en helt ny komponent som dessutom skulle produceras och transporteras från Sverige.

Det har inte framkommit annat än att det har varit fråga om en specialbeställd produkt med begränsade avsättningsmöjligheter till annan än beställaren Toyota. Vid sådana förhållanden kan de marknadsmässiga skäl som motiverat utformningen av beräkningsmodellen inte tillmätas samma betydelse som vid annan godsbefordran. Mot den bakgrunden får värdeminskningen uppskattas till att uppgå åtminstone till reparationskostnaderna (se ND 2001 s. 6 och ND 2015 s. 390).

Tingsrätten anser således att XL har bevisat att kostnaderna för transport, reparation och installation av höger *Evol Magnet Splitter* med delar motsvarar värdeminskningen. Den ekonomiska skadan uppgår således till 197 436,30 US-dollar.

Ska beräkningen av SGL:s ersättningsansvar grundas på den enskilda skadade komponentens vikt eller hela produktionssystemets vikt?

Enligt 13 kap. 30 § sjölagen är transportörens ansvar begränsat till 667 SDR för varje kolli eller annan enhet av godset eller om ansvaret därigenom blir högre till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt.

Det är ostridigt att produktionssystemet transporterades i 57 förpackningar som i sin tur var placerade på åtta transportanordningar. Den del som skadades av rost var placerad på en av två *flat racks*. SGL har godtagit att vikten för den skadade delen ska anses vara 4 800 kg. XL har dock gjort gällande att den aktuella delen har utgjort en integrerad del av produktionssystemet och att hela produktionssystemets totalvikt, 63 513 kg, därför ska läggas till grund för beräkningen.

Tingsrätten anser att det av utredningen i målet framgår att den skadade delen ingår i ett produktionssystem som monterats ned inför själva transporten för att sedan

monterats ihop på plats i Toyotas fabrik och att höger *Magnet Splitter* därför utgör en integrerad del av själva produktionssystemet. Det är visserligen ostridigt i målet att produktionssystemet inte fullt ut sattes ur funktion genom att komponenten i fråga var skadad. Det förhållande kan dock inte i sig innebära att komponenten har varit en så självständig del i förhållande till resten av produktionssystemet att det bara är den enskilda komponenten som ska anses vara det berörda godset i sjölagens mening. Tvärtom leder detta tingsrätten till slutsatsen att komponenten har varit en förutsättning för att produktionssystemet skulle kunna användas i full produktion. Komponenten har därför varit en vital del för produktionssystemets avsedda funktion. Det skadade godset ska därmed anses vara hela produktionssystemet, och inte endast höger *Magnet Splitter*. Vid det förhållande ska totalvikten av samtliga kollin, 63 513 kg, läggas till grund för kiloberäkningen (se Grönfors, a.a. s. 173, Schelin Lastskadeansvaret s. 89 Falkanger och Bull, a.a. s. 309 samt även ND 1992 s. 148, ND 1995 s. 238 och ND 2004 s. 373). Ansvarsbegränsningsbeloppet ska därmed fastställas till 127 026 SDR (2 SDR x 63 513 kg).

Förutsatt att XL:s skadeståndskrav om 197 436,30 US-dollar överstiger ansvarsbegränsningsbeloppet ska SGL således betala 127 026 SDR eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen.

Sammanfattande slutsatser

Tingsrätten har kommit fram till att godset skadades under sjötransporten och att 13 kap. sjölagen därför ska tillämpas i målet i stället för NSAB 2015 i tillämpliga delar. Eftersom SGL inte har bevisat att skadan på godset har berott på bristfällig förpackning eller någon annan orsak som befriar SGL från ansvar är SGL ansvarigt för skadan. Det förhållande att det har varit möjligt att tillfälligt använda den skadade delen av produktionssystemet innebär inte att godset är oskadat. Enligt såväl doktrin som praxis är det möjligt för godsägaren att få ersättning för reparationskostnader och dessa ska då anses motsvara värdeminskningen. Den skadade högra *Magnet Splitter* har varit en integrerad del av ett produktionssystem även om det inför transporten har

monterats isär och placerats på olika transportanordningar. Produktionssystemet har varit gods av sådant slag att den skadade delen får anses ha påverkat hela produktionssystemet. Vikten ska därför beräknas på hela godsets vikt om 63 513 kg. XL har därmed rätt till ersättning från SGL med 127 026 SDR förutsatt att ersättningen omräknat till US-dollar understiger det belopp som XL har begärt i målet.

Rättegångskostnader

XL får anses vara den huvudsakliga vinnaren av målet även med beaktande av att SGL fått rätt beträffande vilka bestämmelser som ska tillämpas avseende ansvarsbegränsningen. SGL ska därför ersätta XL för rättegångskostnaderna. Beloppet är skäligt.

ÖVERKLAGANDE, se bilaga 1 (TR-02)

Överklagande ska komma in till tingsrätten senast den 2 januari 2024 och ställas till Hovrätten för Västra Sverige. Det krävs prövningstillstånd i hovrätten.

Anne Rapp

Kavita Bäck Mirchandani

Isak Grönlund



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar hovrättens avgörande

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress, e-postadress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se

**PARTER****Kärande**

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, 516402-5123
Kungsgatan 5, 2 tr
111 43 Stockholm

Ombud: Advokaten Oscar Tiberg
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

Svarande

Scan Global Logistics AB, 556480-2782
Box 24035
400 22 Göteborg

Ombud: Advokaten Jonas Rosengren och biträdande juristen Robin Eliasson
c/o WERKS Advokater AB
Östra Hamngatan 41-43
411 10 Göteborg

DOMSLUT

1. Scan Global Logistics AB ska till XL Insurance Company SE, svensk filial UK betala SDR 127 026 eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen (dock högst 197 436,30 US-dollar) och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 24 november 2022 tills betalning sker.

2. Scan Global Logistics AB ska ersätta XL Insurance Company SE, svensk filial UK för rättegångskostnader med 662 659 kr, varav 654 000 kr avser ombudsarvode, och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

BAKGRUND

I oktober 2020 slöts ett transportavtal där Scan Global Logistics AB (SGL) åtog sig att transportera ett produktionssystem nedmonterat i komponenter åt industriföretaget AP&T Sweden AB (AP&T). Transportavtalet inkorporerade Nordiska Speditörförbundets Allmänna Bestämmelser 2015 (NSAB 2015). Transporten, som var en kombinerad väg- och sjötransport, gick från Ulricehamn till San Antonio, Texas, USA, varvid transporten till sjöss avsåg sträckan Göteborg – Houston, Texas. AP&T ansvarade för förpackning av godset och SGL för transporten. Godset mottogs av SGL och transporterades på väg från Ulricehamn till Göteborg där företaget MIMAB anlätades av SGL för att stuva och surra lasten på dels *flatrack* (container utan tak eller väggar på långsidorna), dels *open top*-containrar tillhörande sjötransportören Maersk. Lasten lyftes därefter ombord på fartyget Murcia Maersk. Godset lastades senare om i Bremerhaven, Tyskland, till ett annat fartyg, Maersk Idaho. Sjöresan avslutades i Houston varifrån godset transporterades vidare på väg till slutdestinationen San Antonio.

Inför vägtransporten från Houston upptäckte vägtransportören att förpackningen som omslöt en av produktionssystemets delar var trasig. När godset levererats upptäcktes skador i form av rostangrepp på en av produktionssystemets komponenter som var stuvad på flatrack MAEU3489430. AP&T fick kostnaden för att reparera komponenten ersatt av sitt försäkringsbolag XL Insurance Company SE (XL) som därmed övertog anspråket mot SGL.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

XL Insurance Company SE (XL) har begärt att Scan Global Logistics AB till XL ska betala 197 436,30 US-dollar och dröjsmålsränta på det beloppet beräknad enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan, den 24 november 2022, tills dess full betalning sker. XL har tillagt att XL accepterar att SGL har rätt till ansvarsbegränsning i första hand dock enligt § 21 i NSAB 2015.

Scan Global Logistics AB (SGL) har motsatt sig betalningsskyldighet och inte godtagit något belopp som skäligt i och för sig. För det fall tingsrätten skulle komma fram till att SGL är ersättningsskyldigt har SGL uppgett att SGL har rätt till ansvarsbegränsning enligt 13 kap. sjölagen varför eventuell ersättning i så fall uppgår till 9 600 SDR (2 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen. Om tingsrätten skulle komma fram till att ansvarsbegränsningsreglerna i NSAB 2015 i stället är tillämpliga har SGL i andra hand gjort gällande att eventuell ersättning ska uppgå till 39 984 SDR (8,33 SDR x 4 800 kg) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen. SGL har godtagit sättet att beräkna ränta.

Parterna har begärt ersättning för sina rättegångskostnader.

GRUNDER

XL

SGL åtog sig i oktober 2020 att transportera ett produktionssystem nedmonterat i komponenter åt industriföretaget AP&T. Transporten, en kombinerad väg- och sjötransport, gick från Ulricehamn till San Antonio, Texas, USA. Transportavtalet inkorporerade NSAB 2015.

Produktionssystemet skadades under transporten på så sätt att en av komponenterna rostskadades. Skadorna uppkom efter den tidpunkt då godset mottogs för befordran och innan det avlämnades till mottagaren. SGL ansvarar därmed för skadan med ett belopp motsvarande värdeminskningen. Kostnaden för att åtgärda skadorna uppgick till sammanlagt 197 436,30 US-dollar. Denna kostnad motsvarar värdeminskningen.

AP&T hade en försäkring mot skador på godset hos XL. XL har ersatt skadan under försäkringen och har därefter övertagit AP&T:s rätt till skadestånd med anledning av skadan.

SGL

Transporten var en kombinerad transport där godset först transporterades på väg från avsändaren till Göteborgs hamn, därefter till sjöss till Houston, med omlastning i Bremerhaven, och från Houston på väg till slutdestinationen San Antonio.

Godset skadades när det transporterades till sjöss. Skadan, rost på en enhet, uppkom på grund av bristande förpackning från AP&T:s sida. AP&T förberedde godset för transport, inklusive förpackning och emballering. För det fall en ersättningsgill skada har uppkommit har den således sin grund i bristfällig förpackning. SGL ansvarar inte för skador som orsakats av bristfällig förpackning.

För det fall SGL är ansvarigt för skadan ska ersättning beräknas enligt det s.k. normalintresset. XL har inte visat att kostnaden för skadan uppgår till det av XL begärda beloppet. XL har inte visat att godsets marknadsvärde i skadat skick skiljer sig från motsvarande gods i oskadat skick, eller vad en sådan skillnad i så fall uppgår till. Något skadeståndsansvar utifrån det s.k. normalintresset kan således inte beräknas. Sammantaget har XL därmed inte visat uppkomsten av en ersättningsgill skada överhuvudtaget.

Under alla förhållanden har SGL rätt att begränsa sitt ansvar till 2 SDR per kilo av det berörda godsets bruttovikt. Begränsningsbeloppet ska beräknas utifrån den påstått skadade enhetens vikt. Det saknas rättsligt stöd för att beräkningen ska göras utifrån även oskadade enheters och kollins bruttovikt när samtliga enheter och kollin, som XL påstår, har utgjort en anläggning. Detta beror dels på att det skadade godset inte utgjort en integrerad del av övrigt gods, dels då det är uppenbart att rostskadorna på den aktuella enheten inte har påverkat möjligheten att faktiskt, ekonomiskt eller kommersiellt nyttja övriga enheter eller den aktuella enheten.

Eftersom skadan har uppstått under sjötransport är enligt nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 sjölagens ansvarsregler tillämpliga på transportörens ansvar. För det fall

XL kan visa att en skada uppgående till mer än vad som följer av 13 kap. sjölagen och att SGL är ansvarigt för skadan så är rätten till ersättning begränsad till 2 SDR per kilo av det berörda godsets bruttovikt (4 800 kg) eller totalt högst 9 600 SDR (2 SDR x 4 800), eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen.

För det fall skadan inte uppstod under sjötransporten och sjölagen inte ska tillämpas är SGL:s eventuella ansvar begränsat enligt NSAB 2015 § 21 A till 8,33 SDR per kilo bruttovikt avseende den skadade delen av godset. Om den ekonomiska skadan överstiger begränsningsbeloppet uppgår SGL:s eventuella skadeståndsansvar till 39 984 SDR (8,33 x 4 800) eller motsvarande värde i svenska kronor på betalningsdagen.

XL:s genmäle

Produktionssystemet var i gott skick vid transportens början och det fanns ingen rost på komponenterna. Godset var inte heller bristfälligt förpackat. Att emballaget var trasigt vid ankomsten innebär inte att det var undermåligt. Alla övriga emballage i sändningen klarade transporten utan problem vilket visar att SGL:s invändning i den här delen saknar grund. Emballaget var fullt synligt för samtliga på SGL:s sida under hela transporten. Det ankom därför på transportörerna att hantera godset med den försiktighet som krävdes för att varken gods eller emballage skulle skadas. Den metod som AP&T använt för att förbereda godset för transport var sedvanlig och tillräcklig för den aktuella transporten under normala förhållanden. Vidare har någon på SGL:s sida utan AP&T:s kännedom gjort åverkan på emballaget före sjötransportens början. Att SGL har gjort åverkan på emballaget under transporten kan inte ursäkta bolaget från ansvar för skadan.

Det är inte klarlagt hur transportskadan orsakades. Det orsakades troligen genom att SGL ändrade godsets emballage innan godset lämnades över till sjötransportören Maersk. Därför är nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 inte tillämplig och sjölagens ansvarsbegränsningsregel är därmed inte heller tillämplig. SGL:s ansvar är därmed

begränsat till 8,33 SDR per kilo enligt NSAB 2015 § 21. Om SGL skulle ha rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt sjölagens regler ska begränsningen i vart fall ändå beräknas efter hela det berörda godsets vikt – alltså hela produktionssystemets vikt om 63 513 kg, inte en enskild komponent. Alla komponenter utgjorde integrerade delar av samma produktionssystem.

UTREDNINGEN

Parterna har åberopat den skriftliga bevisning som framgår av anteckningarna från huvudförhandlingen.

Någon muntlig bevisning har inte åberopats.

DOMSKÄL

Inledning

Parterna är överens om att NSAB 2015 utgör del av transportavtalet mellan AP&T och SGL och att SGL, om tingsrätten kommer fram till att SGL är skyldigt att utge ersättning för skadan, har rätt till ansvarsbegränsning förutsatt att XL kan visa vad den ekonomiska kostnaden för skadan uppgår till och att den överstiger det högsta ansvarsbegränsningsbeloppet. Däremot är de inte överens om det i ett sådant fall är ansvarsbegränsning enligt NSAB 2105 eller 13 kap. sjölagen som ska tillämpas och inte heller på vilket sätt ersättningen i så fall ska beräknas.

Var uppkom skadan på godset?

Parterna är överens om att godset var nytillverkat då det lämnade Ulricehamn och togs omhand av SGL och att det således inte var skadat när SGL mottog det. Parterna är också överens om att det fanns rostskador på en av produktionssystemets komponenter som var lastad på container MAEU3480430 när godset ankom till destinationsorten.

Enligt såväl NSAB 2015 som sjölagen ansvarar transportören, med vissa undantag, för skador på godset som inträffar under perioden från det att transportören mottar godset till dess det avlämnas. Det är ostridigt i målet att skadan uppstod efter det att SGL tog emot godset för transport och innan det lämnades ut till mottagaren, dvs. under den tidsperiod då SGL ansvarade för godset.

XL har gjort gällande att orsaken till att skadan uppkom var att emballaget hade skadats under den tid det befann sig på land i SGL:s vård och således innan det lämnades över till sjötransportören. SGL:s inställning är däremot att godset skadades under sjötransporten och att sjölagens regler därför, enligt den s.k. nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015, är tillämpliga på godsskadan.

Av de fotografier som åberopats från båda sidor framgår att de förpackningar som godset var förpackat i var intakta när det mottogs av SGL i Ulricehamn för transport och att förpackningen på den i målet aktuella delen av godset hängde löst och inte längre skyddade godset när det togs emot i Houston för vidaretransport till San Antonio. Det framgår också av fotografierna att under den tid då SGL hade ansvar för godset i Göteborgs hamn har viss vit tejp applicerats på förpackningarna. Anledningen till detta har inte framkommit i målet.

Varken SGL:s sjöfraktsedel eller sjötransportören Maersks sjöfraktsedel har någon anteckning om annat än att godset togs emot i gott skick, ”*in apparent good order and condition*”, vilket talar för att godsets förpackning i vart fall då det togs emot i Göteborg för sjötransport inte var skadat. En sjöfraktsedel har visserligen inte samma bevisvärde som ett konossement, där avsaknad av uppgift om förpackningens synliga tillstånd medför att godset ska anses vara i gott synligt tillstånd om inte annat visas (13 kap. 49 § första stycket sista meningen sjölagen), men har ändå ett värde som bevisning. Om den aktuella förpackningen kring den skadade delen redan då Maersk lastade ombord containrarna i Göteborgs hamn helt eller delvis hade sett ut som den gjorde vid avlämnandet i Houston borde Maersk rimligen ha noterat det på

sjöfraktsedeln, om inte annat för att freda sig mot anspråk på ersättning för eventuella skador på godset som kunde komma att uppstå under sjötransporten. Avsaknaden av en sådan anteckning och att inget annat i utredningen talar i motsatt riktning innebär att det får anses utrett att godset och förpackningen var oskadade då de togs emot av Maersk.

Av besiktningsrapporten framgår att den del av godset som var skadad av rost, betecknad som *Right Side Evol Magnet Splitter*, hade blivit utsatt för fukt vid något tillfälle under transporten på grund av att det skyddande höljet hade gått sönder och att detta hade konstaterats av vägtransportören i samband med att godset hämtades upp från hamnterminalen i Houston och innan det anlände till slutdestinationen.

Tingsrätten anser att det är uppenbart att skadan på den aktuella delen har berott på att förpackningen inte längre skyddade den delen av godset. Övriga delar av produktionssystemet har nämligen inte angripits av rost. Eftersom det är visat att förpackningen och godset var oskadade när de mottogs av sjötransportören Maersk, och det står klart att förpackningen var trasig efter sjötransporten anser tingsrätten att det är bevisat att skadan uppkom under sjötransporten.

Är sjölagens bestämmelser tillämpliga i stället för NSAB 2015?

Enligt den s.k. nätverksklausulen i § 2 i NSAB 2015 ska, om det kan styrkas att skadan har uppstått medan godset transporterats med ett visst specifikt transportsätt, speditörens ansvar regleras och bestämmas av de lagbestämmelser och allmänt tillämpade transportvillkor som är tillämpliga för det transportsättet i den mån dessa avviker från vad som stadgas i § 6 andra och tredje stycket eller §§ 15 – 21 i NSAB 2015.

Eftersom skadan uppkom under sjötransporten är bestämmelserna i 13 kap. sjölagen tillämpliga.

Är SGL fritt från ansvar eftersom förpackningen var bristfällig?

SGL har gjort gällande att bolaget inte är skyldigt att betala skadestånd eftersom skadan har uppkommit på grund av att AP&T förpackat godset på ett bristfälligt sätt.

En transportör är, enligt 13 kap. 25 § sjölagen, ansvarig för skada på godset som är i transportörens vård om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon han ansvarar för har orsakat eller medverkat till skadan. I NSAB 2015 finns en bestämmelse i § 16 första stycket punkten d) enligt vilken transportören uttryckligen är fri från ansvar om skadan orsakats av frånvaro av eller bristfällig förpackning. En liknande bestämmelse om ansvarsfrihet återfanns i 118 § andra stycket punkten n) i 1891 års sjölag i vilken den s.k. katalogen i artikel 4:2 i Haag-Visbyreglerna var inkorporerad. De uppräknade undantagen som medförde ansvarsfrihet utmönstrades dock i 1994 års sjölag eftersom de ansågs sakna självständig betydelse som allmänna ansvarsfrihetsgrunder vid sidan av de allmänna reglerna om culpa och omvänd bevisbörda (Falkanger och Bull, Sjørett, 8:e uppl. s. 297). 13 kap. 25 § sjölagen utformades i stället med Hamburgreglerna som förebild. Någon skillnad i förhållande till Haag-Visbyreglerna åsyftades dock inte (SOU 1990:13 s. 148).

Om det inte av transportdokumenten framgår att godsets förpackning har varit bristfällig när ansvaret övergick på SGL får det anses vara bevisat att förpackningen inte var bristfällig vid ansvarsövergången. För att undgå ansvar på grund av bristfällig förpackning ankommer det då på SGL att bevisa dels när skadan inträffade, dels att skadan inte orsakats av SGL eller någon som SGL ansvarar för i förhållande till AP&T/XL, utan på grund av bristfällig förpackning från AP&T:s sida.

Det finns inga anteckningar i någon av sjöfraktsedlarna om att godset skulle ha varit bristfälligt förpackat när det mottogs av SGL i Ulricehamn eller av Maersk i Göteborg,

tvärtom har det antecknats att godset mottagits i gott skick både av SGL och Maersk. Mot att förpackningen skulle ha varit bristfällig talar även den omständigheten att enbart en förpackning av 57 har varit skadad. Av besiktningsrapporten framgår vidare att godset var förpackat på ett sätt som anses vara brukligt inom branschen och som bedöms lämpligt för att kunna klara normala faror under transport (*"The method is considered customary for the trade and deemed suitable in order to withstand the normal hazards of transit"*).

Det enda som i övrigt har åberopats från SGL:s sida är ett påstående att AP&T North America tidigare haft synpunkter på hur AP&T Sweden har förpackat sina produkter. Någon bevisning till stöd för detta har inte lagts fram.

SGL har således inte uppfyllt sin bevisbörda. Av det följer att förpackningen av godset inte ska anses vara bristfällig och att SGL inte kan befrias från sitt ansvar för skadan på denna grund. SGL är därför ansvarigt för skadan.

Är godset att betrakta som oskadat?

SGL har gjort gällande att det överhuvudtaget inte uppkommit någon ekonomisk skada eftersom anläggningen har använts vid produktion i Toyota Motor Companys (Toyota) fabrik i San Antonio trots att vissa delar varit belagda med rost.

Av besiktningsrapporten framgår att den aktuella delen har monterats trots rostskadorna och att produktionssystemet fungerade. Det framgår dock också att de rostangripna högra delarna, inbegripet rullar, magneter och elektronik, behövde bytas ut och att reparationen av den aktuella maskindelen skulle ske under den vecka i juli som fabriken var stängd på grund av USA:s nationaldag.

Tingsrätten anser inte att det förhållandet att den rostangripna delen av produktionssystemet hade monterats ihop med resten av anläggningen, vilket för övrigt synes ha varit en förutsättning för att produktionssystemet skulle kunna användas i

produktion fullt ut, innebär att godset i denna del har varit oskadat och att det därmed inte föreligger någon ersättningsgill skada.

Hur stor är den ekonomiska skadan?

Skadestånd på grund av godsskada beräknas enligt 13 kap. 29 § sjölagen med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtalet lämnades ut. Godsets värde bestäms då efter börspriset eller om sådant pris saknas efter marknadspriset. Om det varken finns börs- eller marknadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. Beräkningsmodellen får särskild betydelse vid snabba prisförändringar på marknaden (jfr Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran s. 170). Enligt motsvarande bestämmelser i NSAB 2015 (§ 18 jämförd med § 17 första stycket) beräknas ersättningen enligt godsets fakturavärde om det inte kan styrkas att marknadsvärdet eller gängse värde av gods av liknande art och beskaffenhet på den ort och vid den tidpunkt då speditören övertog godset var annorlunda än fakturavärdet, varvid det ska beaktas att uppdragsgivaren ska styrka att godset inte har något restvärde.

Vid beräkningen av värdeminskningen utgår man således från godsets värde i oskadat skick minskat med godsets värde i skadat skick. Genom utvecklingen i praxis är det dock möjligt att få reparationskostnader och kostnader för andra följdskador ersatta (se ND 1987 s. 160 och ND 2003 s. 59, även Falkanger och Bull, a.a. s. 307 f., Johansson, *An Outline of Transport Law*, 2:a uppl. s. 110 f, Ihre, *Handbok i sjörätt och närliggande ämnen*, 2:a uppl. s. 327 f.).

Det ankommer på XL att bevisa vad den ekonomiska skadan har uppgått till. XL har inte åberopat någon utredning om vad värdet i oskadat skick var på produktionssystemet som helhet eller, för det fall det gått att separera värdet på de olika komponenterna, den del av det som skadades av rost. Eftersom det varit fråga om ett relativt avancerat automatiserat produktionssystem som Toyota beställt från Sverige till sin fabrik i Texas anser tingsrätten dock att det kan uteslutas att kostnaden för att

reparera de skadade delarna överstigit såväl marknadsvärdet som kostnaden för att ersätta den aktuella enheten med en helt ny komponent som dessutom skulle produceras och transporteras från Sverige.

Det har inte framkommit annat än att det har varit fråga om en specialbeställd produkt med begränsade avsättningsmöjligheter till annan än beställaren Toyota. Vid sådana förhållanden kan de marknadsmässiga skäl som motiverat utformningen av beräkningsmodellen inte tillmätas samma betydelse som vid annan godsbefordran. Mot den bakgrunden får värdeminskningen uppskattas till att uppgå åtminstone till reparationskostnaderna (se ND 2001 s. 6 och ND 2015 s. 390).

Tingsrätten anser således att XL har bevisat att kostnaderna för transport, reparation och installation av höger *Evol Magnet Splitter* med delar motsvarar värdeminskningen. Den ekonomiska skadan uppgår således till 197 436,30 US-dollar.

Ska beräkningen av SGL:s ersättningsansvar grundas på den enskilda skadade komponentens vikt eller hela produktionssystemets vikt?

Enligt 13 kap. 30 § sjölagen är transportörens ansvar begränsat till 667 SDR för varje kolli eller annan enhet av godset eller om ansvaret därigenom blir högre till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt.

Det är ostridigt att produktionssystemet transporterades i 57 förpackningar som i sin tur var placerade på åtta transportanordningar. Den del som skadades av rost var placerad på en av två *flat racks*. SGL har godtagit att vikten för den skadade delen ska anses vara 4 800 kg. XL har dock gjort gällande att den aktuella delen har utgjort en integrerad del av produktionssystemet och att hela produktionssystemets totalvikt, 63 513 kg, därför ska läggas till grund för beräkningen.

Tingsrätten anser att det av utredningen i målet framgår att den skadade delen ingår i ett produktionssystem som monterats ned inför själva transporten för att sedan

monterats ihop på plats i Toyotas fabrik och att höger *Magnet Splitter* därför utgör en integrerad del av själva produktionssystemet. Det är visserligen ostridigt i målet att produktionssystemet inte fullt ut sattes ur funktion genom att komponenten i fråga var skadad. Det förhållande kan dock inte i sig innebära att komponenten har varit en så självständig del i förhållande till resten av produktionssystemet att det bara är den enskilda komponenten som ska anses vara det berörda godset i sjölagens mening. Tvärtom leder detta tingsrätten till slutsatsen att komponenten har varit en förutsättning för att produktionssystemet skulle kunna användas i full produktion. Komponenten har därför varit en vital del för produktionssystemets avsedda funktion. Det skadade godset ska därmed anses vara hela produktionssystemet, och inte endast höger *Magnet Splitter*. Vid det förhållande ska totalvikten av samtliga kollin, 63 513 kg, läggas till grund för kiloberäkningen (se Grönfors, a.a. s. 173, Schelin Lastskadeansvaret s. 89 Falkanger och Bull, a.a. s. 309 samt även ND 1992 s. 148, ND 1995 s. 238 och ND 2004 s. 373). Ansvarsbegränsningsbeloppet ska därmed fastställas till 127 026 SDR (2 SDR x 63 513 kg).

Förutsatt att XL:s skadeståndskrav om 197 436,30 US-dollar överstiger ansvarsbegränsningsbeloppet ska SGL således betala 127 026 SDR eller motsvarande värde i US-dollar på betalningsdagen.

Sammanfattande slutsatser

Tingsrätten har kommit fram till att godset skadades under sjötransporten och att 13 kap. sjölagen därför ska tillämpas i målet i stället för NSAB 2015 i tillämpliga delar. Eftersom SGL inte har bevisat att skadan på godset har berott på bristfällig förpackning eller någon annan orsak som befriar SGL från ansvar är SGL ansvarigt för skadan. Det förhållande att det har varit möjligt att tillfälligt använda den skadade delen av produktionssystemet innebär inte att godset är oskadat. Enligt såväl doktrin som praxis är det möjligt för godsägaren att få ersättning för reparationskostnader och dessa ska då anses motsvara värdeminskningen. Den skadade högra *Magnet Splitter* har varit en integrerad del av ett produktionssystem även om det inför transporten har

monterats isär och placerats på olika transportanordningar. Produktionssystemet har varit gods av sådant slag att den skadade delen får anses ha påverkat hela produktionssystemet. Vikten ska därför beräknas på hela godsets vikt om 63 513 kg. XL har därmed rätt till ersättning från SGL med 127 026 SDR förutsatt att ersättningen omräknat till US-dollar understiger det belopp som XL har begärt i målet.

Rättegångskostnader

XL får anses vara den huvudsakliga vinnaren av målet även med beaktande av att SGL fått rätt beträffande vilka bestämmelser som ska tillämpas avseende ansvarsbegränsningen. SGL ska därför ersätta XL för rättegångskostnaderna. Beloppet är skäligt.

ÖVERKLAGANDE, se bilaga 1 (TR-02)

Överklagande ska komma in till tingsrätten senast den 2 januari 2024 och ställas till Hovrätten för Västra Sverige. Det krävs prövningstillstånd i hovrätten.

Anne Rapp

Kavita Bäck Mirchandani

Isak Grönlund



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.