

Lulu is back in town

LARS GORTON

1. Allmänna bakgrundsöverväganden

Som rättsfall för denna lilla betraktelse har jag valt i första hand *Lulu*-målet¹, men även *Gudur*-målet kommer att åtminstone omnämnas i sammanhanget.² Båda fallen och de där aktualiserade frågeställningarna kom att diskuteras livligt i den svenska och nordiska sjörättsliga doktrinen under 1960- och 1970-talen. Detta var en period, då svensk rederinäring växte i omfattning, och då svenska rederier kom att få en framskjuten position inte minst när det gällde containertransporter.³ Containertransporterna främjade också utvecklingen av de kombinerade transporterna, där container med gods lättare kunde förflyttas med hjälp av olika transportmedel, t.ex. tåg/skepp, skepp/lastbil etc.

De nämnda avgörandena avdömdes inte i något rättsligt vakuum, utan liknande frågeställningar hade förekommit till avgörande i annan nordisk rättspraxis, både dansk, norsk och svensk. *Lulu*-fallet utgjorde ett bland några betydelsefulla svenska rättsfall på området.⁴ *Lulu*- och *Gudur*-målen kom också att utgöra viktiga parametrar i Kurt Grönfors banbrytande arbete *Successiva transporter*.⁵ Nedan ska jag alltså i första hand diskutera *Lulu*-domen.

¹ NJA 1960 s. 742.

² NJA 1962 s. 159. Detta fall rörde främst frågan om redarens rätt att omlasta godset och diskuterades bl.a. av Grönfors, K., *Oncarriage in Swedish maritime law*. In *Six lectures on the Hague Rules* (Ed. Kurt Grönfors) 1966 s. 31 ff. Se också nedan i avsnitt 5.

³ Som bekant har förhållandena några decennier senare förändrats betydligt bl.a. till följd av att Danmark och Norge införde sina resp. internationella register medan Finland och Sverige valde att inte göra motsvarande ändringar i sina resp. sjörättsliga regler.

⁴ Grönfors, K., *Successiva transporter*, Stockholm 1968 s. 119 ff. nämner där en serie nordiska rättsfall som hade betydelse i sammanhanget inte minst från norsk rätt den s.k. *Lysaker*-domen ND 1955 s. 81 (NHR).

⁵ Grönfors, *Successiva transporter* fr.a. s. 125 ff. Se också dens., *Allmän transporträtt*, 4 uppl. Stockholm 1975 s. 45.

Före diskussionen av målet bör dock några ord nämnas om den svenska rederinäringen och de förhållanden som rådde vid tiden, och om den utveckling som då hade påbörjats och som sedan skedde. Rederinäringen präglades under slutet av 1950-talet och 1960-talet av betydande förändringar till följd av tekniska och ekonomiska omdaningar med nya lasthanteringsmetoder (användningen av container och andra nya lasthanteringsmetoder, enhetslaster), successivt större fartyg, ny navigationsteknik och nya organisationsformer. Detta var omständigheter som gradvis kom att förändra den internationella sjöfartsverksamheten.⁶ Man kom efter hand att tala om att speditörerna gick till sjöss samtidigt som rederierna gick i land.⁷ Utvecklingen av logistikerfunktionen har därefter fortsatt.

Vidare bör också något nämnas om den vanliga förekomsten av åtaganden där det avtalande rederiet ingick transportavtal med lastägaren men förbehöll sig rätten att genomföra avtalet med ett fartyg som tillhörde eller opererades av en annan redare. Det var (och är) inte ovanligt att det förekom långa befraktningsskedjor där samma fartyg samtidigt kunde vara föremål för avtal på samma eller olika betingelser mellan olika avtalsparter: Rederi X kunde tidsinfrakta det berörda fartyget från Q och sedan frakta ut det på ett annat tidscerteparti till Y, som i sin tur kunde bortfrakta det till Z, som i sin tur var den som ingick det avtalet med en lastägare i form av resebefraktning, antingen det var frågan om delbefraktning eller styckeodstransport. Sådana befraktningsskedjor hade också efter hand blivit allt vanligare, där även en transportör ingick ett avtal med en lastägare men förbehöll sig att genomföra den individuella skeppningen med eget eller annans fartyg eller med ett annat transportmedel, t.ex. lastbil. Detta kunde då ske i form av genomgångs- eller kombinerade transporter, av Grönfors samlade under beteckningen ”successiva transporter”.⁸ Anledningen härtill kunde vara, att en enskild redare saknade eget fartyg för att genomföra den avtalade transporten, att det under vissa omständigheter skulle bli för dyrt att låta fartyget gå till en slutlig hamn i stället för att låta en annan transportör företa transporten av en mindre godsmängd, men det kunde också var frågan om att ett rederi eller senare ett

⁶ Se bl.a. Gombrii, K-J., Graver, H:P, Sandberg, K, & Ankarloo-Landmark, E., *Nordisk sjöfart under fremmed flagg*, Oslo 1979. Se också i Gorton, *Transporträtt – en översikt*. 2 uppl. Stockholm 2003 s. 12 ff.

⁷ Denna utveckling kan också utläsas i Rambergs framställning *The law of transport operators in international trade*. Stockholm 2005 bl.a. s. 22 ff.

⁸ Se bl.a. hans i fotnot 4 omnämnda framställningar.

annat transportföretag (inte minst speditörer) kunde erbjuda sina transporttjänster genom en flotta av fartyg eller med andra transportmedel.⁹

2. Funktionsuppdelning med avseende på rederiverksamhet

Efter hand hade därmed också funktionerna i det traditionella rederiet (där redaren ägde, finansierade, bemannade, managerade och kommersiellt utnyttjade skeppet) kommit att brytas upp mellan flera olika funktionärer, som ofta fanns i olika jurisdiktioner.¹⁰ Det blev också vanligare att de traditionella rederierna uppträdde som operatörer av större flottor genom såväl eget som infraktat tonnage. Därigenom kom också de kombinerade transportererna att bli allt vanligare, där en transportör åtog sig att transportera godset med en eller flera underliggande transportörer och olika transportmedel. De problem som uppstod berodde dels på att tvingande regler gällde för transporter, dels på att dessa tvingande regler varierade mellan olika transportmedel. Det har i olika sammanhang framförts kritik av att ett så kommersiellt rättsområde som transporträtten av historiska skäl kom att präglas av tvingande minimiregler.¹¹

Vid tillfället för tvisten gällde 1891 års sjölag¹², som var gemensam nordisk lagstiftning, samt Haag-lagen från 1936, som baserade sig på de s.k. Haagreglerna.¹³ De speciella förhållandena gällde alltså, att såväl 1891 års sjölag som Haaglagen kunde vara tillämpliga med avseende på transportörens ansvar. Haaglagens bestämmelser avvek i vissa avseenden från motsvarande reglering i Sjölagen, men båda regleringarna måste uppmärksammas.¹⁴

⁹ Uppenbarligen kunde denna typ av klausuler komma i konflikt med förbudet mot deviation i Sjölagen och Haaglagen.

¹⁰ Se bl.a. *Nordisk Skibsfart under fremmed flagg* och Gorton, *Transporträtt – en översikt*. 2 uppl. Stockholm 2003 s. 12 f.

¹¹ Sådan kritik framfördes bl.a. av Ramberg, *The law of transport operators*, t.ex. s. 184 ff.

¹² 1891:35.

¹³ Brysselkonventionen från 1924. Se bl.a. Grönfors, *Allmän transporträtt* s. 28 ff. Se där också om förhållandet mellan tillämpningen av sjölagsreglerna och Haaglagens reglering. Se också Tiberg, *Who is the Hague Rules carrier*. I *Six lectures on the Hague rules*. (Ed. Kurt Grönfors), Göteborg 1966 s. 127 ff. Reglerna kom även att gå under namnet ”konossementskonventionen”, eftersom ett syfte bakom den var att skydda konossementets roll som värdepapper, men konventionen/lagen innehåller egentligen inga särskilt preciserade och långtgående bestämmelser med avseende på just konossementets natur.

¹⁴ Se t.ex. framställningen hos Grönfors, *Allmän transporträtt* s. 29 ff.

3. Några ord om 1891 års sjölag

När det gäller den sjörättsliga lagstiftningen ska framhållas att 1891 års Sjölag i 5 kapitlet innehöll regler om befordran av gods där 71 § föreskrev: ”Med bortfraktare förstås den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan.” Bestämmelsens andra stycke fick efter 1973 års lagändringar följande lydelse: ”Resebefraktning föreligger om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid. Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.” I sammanhanget ska emellertid också nämnas nu gällande Sjölag,¹⁵ eftersom den kom att basera sig på den konventions- och lagstiftningsutveckling m.m. som skedde under 1970- och 1980-talen.¹⁶ Den nya Sjölagen följer i vissa avseenden en liknande uppdelning som sin föregångare. 13 kapitlet (styckegods) och 14 kapitlet (befraktning) avhandlar olika typer av transporter och transportengagemang. Dessutom kom i nuvarande Sjölag särskilda regler att införas avseende bl.a. kvantumkontrakt i 14 kap. I flera avseenden skiljer sig dock utformningen av reglerna mellan de båda sjölagarna.

De bestämmelser i 1891 års Sjölag som fr.a. hade betydelse med avseende på Lulu-fallet var 118 och 123 §§. Medan 118 § innehöll grundbestämmelsen om transportörens ansvar och ansvarsundantag, återfanns i 123 § en regel som behandlade det som gick under namnet genomgångstransport och senare kombinerad transport.¹⁷ Här föreskrevs:

”Skall godsets befordran helt eller delvis utföras genom annan fraktförare eller äger bortfraktaren låta befordringen så försiggå, må han, utan hinder av vad i 122 § sägs, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.”¹⁸

Genom revideringen 1973:1202 kom följande tillägg att göras i bestämmelsen:

¹⁵ 1994:1009.

¹⁶ Under perioden tillkom ett antal konventioner eller konventionsutkast som inte minst syftade till att harmonisera regleringen av transportörens ansvar inte minst när det gällde befordran med olika transportmedel. Se om denna utveckling bl.a. Grönfors, *Successiva transporter* s. 163 ff. Se vidare dens., *Allmän transporträtt* s. 28 ff.

¹⁷ I sammanhanget bör också rättsfallet NJA 1952 s. 12 uppmärksammas med avseende på lossningstidpunkten.

¹⁸ I Afzelius, *Sjölagen*, 16 uppl. Stockholm 1967 (utgiven av Erik Hagbergh under namnet *Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten*) framgår den ursprungliga texten till bestämmelsen.

”Utför den andre befordringen med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i 122§ har motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 120§.”

Huruvida denna bestämmelse skulle ha lett till att Lulu-målet skulle ha fått en annan utgång kan diskuteras, men den innebär i vissa avseenden ett förtydligande av den tidigare bestämmelsen, dock utan att, enligt min mening lösa Lulu-problemet på ett annat sätt än tidigare reglering.

I sammanhanget bör också omnämnas, att 71 § 2 st. i 1891 års Sjölag innebar, att en hänvisning gjordes till Haagreglerna. I den nuvarande Sjölagen ser lösningarna, som nämnts, något annorlunda ut bl.a. till följd av en modernisering av reglerna.¹⁹ I ett internationellt perspektiv har frågorna om olika slags kombinerade transporter kommit att få lite skiftande regleringar i olika konventionstexter och lagstiftning men även, och kanske inte minst, i olika avtalstexter.²⁰

Lulu-fallet rör bl.a. tolkning och tillämpning av de avtalsbestämmelser som återfinns i konossementet, och som också måste ses i ljuset av den tvingande regleringen av sjötransportörens ansvar.

Noteras kan terminologin i den dåvarande Sjölagen, som när det gäller transportörfunktionen använde uttrycken redare, fraktförare och bortfraktare. Grönfors valde i sina framställningar att fr.a. använda uttrycket transportör, som då också kom att omfatta både avtalande och verkställande transportör samt undertransportör.

4. Lulu-fallet

4.1 Allmänt om fallet

Bakgrunden till *Lulu-fallet* var följande: Transportlöfte hade lämnats av en annan än den som skulle utföra (och utförde) transporten. Tvisten rörde

¹⁹ Se nedan i avsnitt 6.

²⁰ En av de senaste konventionerna är de s.k. Rotterdamreglerna, som i flera avseenden medför stora förändringar och bl.a. innefattar tydligare bestämmelser om konossement och andra transportdokument samt om dokumentation i elektronisk form. Konventionen innebär också en utvidgning av redarens ansvar i tiden (inte bara till godsets tid ombord på skeppet). I Danmark och Norge har man arbetat fram lagstiftning baserad på reglerna, medan man i Sverige har påbörjat sådant arbete. Se bl.a. en kritisk kommentar av Schelin, J., *Vindkantring. Rotterdamreglerna och framtiden*. I Sjörettsbiblioteket. Utg. Av Axel Ax:son Johnson Institut för sjö- och annan transporträtt 2017 nr 1.

m.a.o. ett fall av underbortfraktning, där den avtalande transportören antingen till en del eller till ingen del själv utförde transporten. Detta innebär, att redaren i tillämpligt certeparti eller konossement förbehöll sig att genomföra transporten genom användning av ett annat rederi. En fråga som då kunde komma att aktualiseras var hur en sådan klausul skulle tolkas och tillämpas. I certepartier kunde redaren förbehålla sig rätten att helt eller delvis använda annan transportör för genomförande av den avtalade transporten, och att ansvaret för utförandet då också skulle åvila den transportör som utförde transporten. En av de frågor som kom att få särskilt framskjutet position var om den avtalande eller den verkställande transportören skulle vara ansvarig eller om de var solidariskt ansvariga i förhållande till lastägaren.²¹

En klausul som ofta återfunnits i konossement var (och är fortfarande med relativt likartad utformning) följande: "Whether expressly arranged beforehand or not, the Carrier may carry the goods to their destination by the vessel, named herein or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or other persons or companies, or by land or air transport, proceeding either directly..." Det är alltså frågan om en klausul som ger den avtalande transportören tämligen fritt spelrum att själv utföra transporten eller låta den helt eller delvis utföras av annan transportör.²² Det ska då också inskjutas, att det i svensk doktrin vid tillfället rådde tveksamhet beträffande vem som kunde utfärda ett konossement, där i doktrinen den åsikten framförts att den som utfärdade konossement måste vara någon med sjöfartsanknytning i sin verksamhet (fr.a. genom fartygsägande). Detta var en uppfattning som senare kom att revideras. Den fråga som fr.a. kom att utkristalliseras rörde om den avtalande eller den verkställande transportören var ansvarig för transporten och om och i så fall hur långt, den avtalande transportören kunde friskriva sig från ansvar för transporten. Vidare kom slutligen den uppfattningen att utkristalliseras, att alla de inblandade transportörerna kunde bli ansvariga.²³

Vidare kan nämnas, att när det gällde transportavtalet som avtalstyp en diskussion fördes enligt olika linjer beroende på utgångspunkten, där man baserade sig på att transportavtalet skulle kunna ses som ett slags depositum,

²¹ Se också situationen i den omnämnda Lysaker-domen (ND 1955 s. 81 – NHR), där den utförande transportören ansågs ha tagit över ansvaret för godset i och med att konossementet utfärdats (konossementet hade undertecknats av fartygets befälhavare, som också betecknat sig som sådan).

²² Denna klausul går under namnet "identity of carrier"-klausul.

²³ Se 1891 års Sjölag 123 § (som den utformats efter revideringen 1973).

att man skulle kunna utgå från att det rörde sig om lega eller hyra, att det skulle kunna hänföras till arbetsbeting, att transportavtalet skulle kunna ses som en självständig och säreget gestaltad avtalstyp av sysslomannaskapsnatur, eller att befodringsavtalet närmast skulle ses som ett uppdragsavtal.²⁴

4.2 Omständigheterna i Lulu-fallet

Förhållandena i Lulu-fallet var följande:

Ett generellt avtal hade ingåtts, betecknat som årskontrakt och omfattande en dryg ettårsperiod 1/1 1955–31/1 1956.²⁵ Avtalet hade ingåtts mellan Korsnäsbolaget som befraktare och Svearederiet som transportör. Korsnäs hade utfäst sig att skeppa samtliga cif-försålda pappersmassepartier till holländska hamnar med Sveabolagets eller samseglande rederiers egna eller förhyrda fartyg på villkor dessutom, bl.a. att anmälningar om föreliggande godspartier skulle av Korsnäsbolaget göras till Andersson & Lundqvist AB i Gävle, samt att innehållet i Sveabolagets och samseglande rederiers linjekonossement i övrigt skulle gälla. Andersson & Lundqvist brukade regelbundet anlitas som mäklare av Svearederiet.

SS Lulu ägdes av ett libanesiskt rederi (Levant Shipping Company i Beirut) och skeppet var infört i det libanesiska skeppsregistret. Under den tid som det är fråga om i fallet var fartyget utfraktat till ett tyskt rederi (Edmund Halm i Hamburg). Såvitt jag kunnat utläsa framgår det inte i fallet om Lulus redare eller tidsbefraktare ingick bland de samseglande rederierna.

I fallet användes som transportdokument det s.k. Conlinebill, ett av BIMCO²⁶ framtaget konossement för allmän användning inom rederinäringen. I det nu aktuella fallet användes alltså Conlinebill men med Sveabolagets rederiflagg, eftersom detta formulär fanns tillgängligt hos Andersson & Lundqvist.

²⁴ Se bl.a. diskussionen hos Grönfors.

²⁵ I Sjölagen 1994:1009 återfinns ett avsnitt om kvantumkontrakt i 14:42–14:49 som saknade motsvarighet i tidigare Sjölag.

²⁶ Baltic and international Maritime Council, en internationell sjöfartsorganisation i Köpenhamn, som har till huvuduppgift att ta fram olika dokument och klausuler för sjöfartsnäringen samt att ge råd angående tolkningen av olika avtalsklausuler.

Sedan Sveabolaget träffat avtal om delbefraktning²⁷ av Lulu lastades den 22 och 23 december 1955 i Karskär för befordring till Rotterdam 1.000 balar pappersmassa. Avlastare var Korsnäsbolaget och godsmottagare ett holländskt bolag, till vilket Korsnäs sålt godset c.i.f. Rotterdam. För befordringen utställde Andersson & Lundqvist efter lastningen ett den 23 december 1955 dagtecknat konossement, varvid man använde den ovan nämnda Conlinebill. Andersson & Lundqvist hade utfärdat konossementet ”for the master”.²⁸

På begäran av Korsnäs meddelade Stockholms sjöförsäkringsbolag enligt försäkringspolis den 28/12 1955 transportförsäkring beträffande det lastade godset.²⁹ När Lulu ankommit till Rotterdam och godset lossades, saknades 31 balar. På grund av försäkringsavtalet betalade försäkringsbolaget till godsemottagaren, såsom skadelidande, ersättning för balarna med 5.762,90 kr. I samband med detta överläts godsemottagarens rätt till ersättning av transportören till försäkringsbolaget.

4.3 Gången i ärendet och domstolarnas överväganden

Till följd av överlåtelsen av ersättningskravet yrkade försäkringsbolaget genom stämning vid Stockholms RR, att Sveabolaget som underbortfraktare skulle förpliktas att till försäkringsbolaget utge det ovan nämnda ersättningsbeloppet jämte ränta.

Svea bestred bifall till försäkringsbolagets talan och åberopade, i första hand att Svea icke efter konossementets utfärdande vore ansvarigt för befordran av godset. I andra hand hänvisades till den ”identity of carrier”-klausulen som ingick i i B/L som kl. 17 och enligt vilken fartygsägaren var ensam ansvarig för skada eller förlust.

²⁷ I 1891 års sjölag gjordes i 5 kapitlet, som nämnts, en åtskillnad mellan resebefraktning (§§ 76–136) och tidsbefraktning (§§ 137–150). Bestämmelser om konossement återfanns i §§ 151–167. Vissa bestämmelser om tillämpningen återfanns i 168–170 §§. Se fr.a. Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran* (under medverkan av L. Gorton) Stockholm 1982.

²⁸ Frågan om vem som undertecknar konossementet och för vems räkning detta sker kan ha stor betydelse, men en utgångspunkt är att ”master”, dvs. befälhavaren, binder rederiet.

²⁹ Regelmässigt har rederiet en P&I-försäkring, som bl.a. ska täcka rederiets ansvar för lastskador. Vid en genomgång av rättspraxis finner man också att vid den aktuella tidpunkten flera lastskadefall under en lång period utgjordes av uppgörelser mellan P&I-försäkringen och transportförsäkringen.

I målet hänvisades till utlåtanden av Sjur Braekhus (för försäkringsbolaget) och Per Gram (för Svea-bolaget).³⁰

Frågan om befraktning av Lulu hade ursprungligen upptagits av Halm efter kontakter med speditören Emil R. Boman i Stockholm. Boman hade gjort en förfrågan hos Svea om Svea kunde anskaffa last till komplettering av Lulus lastförmåga, och efter förfrågan hos Korsnäs fick Svea beskedet att 1.000 balar pappersmassa var tillgängliga för transport. Efter vidare förhandlingar mellan de olika parterna kom så avtal att slutas mellan Svea och Halm angående transporten av det aktuella godspartiet. I avtalet mellan Halm och Svea hade avtalats att Sveabolagets mäklare skulle ombesörja att lastning och lossning skedde och Korsnäs skulle betala frakten till denne. Korsnäs kände inte till det rederi som verkställde transporten inte heller tidsbefraktaren.

Försäkringsbolaget gjorde gällande, att Sveabolaget som underbortfraktare åtagit sig ansvaret för att godset skulle skeppas till Rotterdam och där utlämnas till rätt mottagare. Konossementet hade utställts för Sveas räkning och inte för Lulus. Det transportansvar som Svea iklätt sig i förhållande till Korsnäs gällde efter dettas överlåtelse av konossementet till förmån för godsets mottagare. Detta ansvar kunde inte försvinna genom konossementets utfärdande. Vidare hävdades, att konossementet utgjorde Sveabolagets vanliga linjekonossement, och Sveabolagets firma fanns angiven i det liksom dess flagg och angivande av mäklaren. Även om konossementet utställts för Lulu måste Svea genom konossementets lydelse och innehåll vara bundet som underbortfraktare. Vidare kunde ”identity of carrier”-klausulen inte tolkas så att transportansvaret kunde åvila uteslutande fartygets redare, och vidare var den nämnda identity of carrier-klausulen ogiltig enligt den svenska konossementslagen.

Dessutom tillades, att Svea inte visat, att det varit behörigt att överlåta sitt ansvar på Lulus rederi eller tidsbefraktaren.

Sveabolaget gjorde å sin sida gällande, att det inte uppkommit något kontraktsförhållande mellan Svea och konossementsinnehavaren. Sveabolaget hade fullgjort sitt åtagande gentemot Korsnäs genom att ställa Lulu till dess förfogande för transporten. Konossementet hade utställts av Andersson & Lundqvist för Lulus befälhavares räkning. Andersson & Lundqvist hade därvid handlat som mäklare för Lulus rederi och hade haft behörighet att sålunda utställa konossementet. Först sedan styrmanskvitto hade överläm-

³⁰ Den förre var professor i sjö rätt vid Nordisk Institutt for Sjørett vid Oslo universitet, den senare dir. vid Nordisk Skibsrederforening i Oslo.

nats till Andersson & Lundqvist hade konossementet utfärdats. Därigenom hade Lulus rederi inträtt som ansvarigt i stället för Svea. Den omständigheten att Svea utverkat att dess mäklare skulle vara Lulus agenter i lastnings- och lossningshamnarna saknade betydelse för ansvaret för transporten. Sveabolaget hade för att påskynda lastningen av godset, vilket framstått som viktigt för Lulu, anmodat Andersson & Lundqvist att anskaffa stuvare och för Halm anvisat Andersson & Lundqvist som mäklare. Halm och Lulus befälhavare hade utnyttjat Andersson & Lundqvists tjänster. Det konossementsformulär som Andersson & Lundqvist använt var allmänt känt och användes av ett stort antal rederier. Vidare påpekades, att Sveas namn inte förekom i konossementstexten.

Parterna åberopade utöver konossementet brev och utskrifter av telexmeddelanden mellan Halm, Bomanbolaget, Svea, Andersson & Lundqvist och Korsnäs liksom styrmanskvitto avseende det inlastade godset.

Av rådhusrättens dom framgick bl.a.: När det gällde konossementet utvisade underskriften att Andersson & Lundqvist utfärdat det för befälhavaren. Av texten framgick också att godset inlastats i Lulu för befördran till Rotterdam. Någon särskild upplysning angående Lulus rederi finns inte. Mäklaren använde Conlinebill, där Sveabolagets firma, rederiflagga och information om mäklare fanns. Däremot nämns inte Svea i konossementsformulärets text.³¹ Det framgick av telex och brev mellan Halm och Andersson & Lundqvist, att Halm använt Andersson & Lundqvist som mäklare, att Halm avsett att Andersson & Lundqvist skulle undertecknas av Lulus befälhavare, att Andersson & Lundqvist undertecknat konossementet, sedan befälhavaren till mäklaren överlämnat av superkargen utfärdat styrmanskvitto avseende godset.

Rådhusrätten lämnade sjöförsäkringsbolagets talan lämnades utan bifall.³² Hovrätten fastställde underinstansens dom, men ett hovrättsråd kom till motsatt resultat. Hovrättens dom överklagades. Samtliga HD-ledamöter förenades om en gemensam dom.

Jag har valt att här citera en stor del av HD's dom, som i sin centrala del har följande lydelse:

³¹ I det avseendet kan påpekas, att det torde vara ytterst sällan som transportörens namn återfinns i dokumenttexten. I stället används i texten vanligen uttryck som *the owner, the carrier* eller liknande.

³² Det kan inskjutas, att rådmannen Mats Hilding kom fram till samma resultat som domstolsmajoriteten men med delvis annan motivering.

”Sjöförsäkringsbolagets i målet förda talan skall bedömas med beaktande av att bolaget gör gällande den rätt som tillkommer godsemottagaren på grund av att efter Lulus ankomst till Rotterdam vid lossning befunnits, att 31 balar saknades.

Det för transporten utfärdade konossementet, vari hänvisning icke gjorts till något mellan Korsnäs och Svea ingånget fraktavtal, har av Korsnäs överlåtits å godsemottagaren, och dennes rätt grundar sig, såvitt i målet angivits, allenast på innehavet av konossementet. Vid dessa förhållanden har godsemottagaren i förevarande hänseende icke ägt åberopa någon Korsnäs enligt fraktavtal med Svea tillkommande rätt utan är godsemottagarens rätt att bedöma uteslutande med hänsyn till konossementet.

Liksom HovR fann KM, att Andersson & Lundqvist, åt vilket bolag befälhavaren på Lulu får anses hava uppdragit att på hans vägnar utställa konossementet, icke kan anses vid detta undertecknande hava företrätt Sveabolaget.

Vid konossementets utfärdande har visserligen använts ett såsom linjekonossement betecknat formulär, vari Sveas firma och kännetecken samt vissa av Sveas agenter, däribland Andersson & Lundqvist, funnos angivna och varav framgick, att Sveabolaget drev linjetrafik mellan Sverige och Holland. I följd härav och då konossementet saknade upplysning om, att Lulu icke tillhörde Svea, har godsemottagaren kunnat bibringas den föreställningen, att Svea vore fartygets redare. Angivna omständigheter kunna emellertid – särskilt med hänsyn till att konossementet icke enligt gällande rätt förutsättes skola innehålla uppgift om redaren – icke föranleda till att Svea göres ansvarigt på grund av konossementet.”

4.4 Diskussion i den juridiska doktrinen

Lulu-fallet gav upphov till ett antal olika frågor, som omfattar frågorna om vem som avgett transportlöftet, om vem som är part, om ansvar kan utkrävas både kontraktuellt och utomkontraktuellt samt innebörden i och effekten av identity of carrier-klausulen, alla spörsmål som i olika sammanhang aktualiserats i den juridiska doktrinen samt i rättspraxis.

Som redan nämnts blev Lulu-fallet föremål för mycket diskussion i den nordiska sjörettsliga doktrinen, där bl.a. Sjur Braekhus framförde stark kritik mot utgången i HD.³³ Diskussionen rörde huruvida under omständigheterna den avtalande eller den verkställande transportören skulle ersätta skadan. De omständigheter som han utpekade som avgörande var bl.a. att lastägaren inte haft någon kontakt med rederiet, att konossementet utfärdats av Sveas

³³ Grönfors hänvisar i *Successiva transporter* s. 127 till de av Braekhus i målet ingivna sakkunnigutlåtandena, där han också beklagar att de inte i sin helhet refererades i Arkivet, se fotnot 14. På senare tid har hithörande frågor bl.a. diskuterats av Falkanger, Th., och Bull, H.J., *Sjørett*, 8 uppl. Oslo 2016 s. 153, 254 f. och 353 ff.

mäklare på en Conlinebill som innehöll Sveas logga. Han underströk också, att det rörde sig om ett obetydligt mankokrav, vilket enligt hans uppfattning innebar att svarandens avvisande av ansvar i det närmaste var rättsligt oanständigt.³⁴ Det kan också nämnas, att varuförsäkringsgivaren sökt rederiet i Beirut, men att domstolen där befriat rederiet från ansvar med motiveringen att fartyget var utfraktat under ett tidscerteparti.

HD fann emellertid i sin dom, att konossementet utfärdats av mäklaren "as agent for the master", att det var frågan om ett standarddokument (Conlinebill) och menade att det i övrigt inte fanns tillräckliga förhållanden som band Svea vid transporten. I den nordiska sjörättsliga doktrinen kom domen att kritiseras även av bl.a. Hugo Tiberg, som bl.a. framhöll liknande omständigheter som Braekhus anfört. Jan Ramberg å sin sida framförde argumenterade i motsatt riktning och gav uttryck för en uppfattning som närmade sig vad som framkommit i HD's avgörande.³⁵

Vid en återblick på fallet har jag svårt att se att HD mot bakgrund av fakta gjorde en felaktig bedömning. Det ska sägas, att jag inte gått tillbaka till akten för att undersöka, ifall där finns omständigheter som inte framkommit i referatet. Konossementet kom att utgöra det centrala avtalsdokumentet i förhållandet.

Det finns omständigheter i fallet, som skulle kunna användas för att utpeka Sveabolaget som ansvarig transportör. Att konossement med Sveabolagets namn och rederiflagg använts är enligt min uppfattning en sådan omständighet. Det förhållandet, att Sveabolagets namn inte förekommer i konossementstexten kan knappast ses som ett bärande argument, eftersom det, såvitt jag vet, är sällsynt att ett konossementsformulär i avtalstexten använder sig av namnet på "transportören" utan snarare mera neutrala uttryck som "the Carrier", "the Owner" eller liknande. Mot detta står så, att Sveabolagets roll i transaktionen förefaller ha varit begränsad, närmare en slags förmedlarfunktion, och när konossementet utfärdats är det uppenbart att det påskrivits "for the master", vilket binder rederiet.

³⁴ I det avseendet kan man dock peka på, att under en period efter Haaglagens införande HD kom att avgöra ett antal rättsfall, där de inblandade ersättningsbeloppen ofta var relativt små, men där inte minst varuförsäkringsintressena och P&I-försäkringen ville driva principfrågor för att få klarlägganden om rättsläget.

³⁵ Tiberg, H., *Who is the Hague Rules Carrier?* s. 127 ff. resp. Ramberg, *The time-charterer's liability against bill of lading-holders*. I *European Transport Law* 1966 s. 874 ff.

5. Gudur-fallet

Några ord ska här nämnas beträffande Gudur-fallet närmast för att belysa det spørsmål som där var föremål för bedömning, men som också exemplifierar problem, som kunde uppkomma i förhållande till sådana lösningar beträffande lasthantering som efter hand kom att framtvingas. Detta avgörande utgör ett komplement till avgörandet i Lulu-målet.

Det var här fråga om ett parti om 36 balar plywood som skulle transporteras från Bordeaux till Malmö med m/s Gudur. I det konossement, som utfärdats, fanns en sedvanlig omlastningsklausul. Enligt denna hade redaren rätt att omlasta gods på lastägarens risk i vilket syfte som helst, och dessutom friskrevs redaren från allt ansvar för vad som hände efter omlastning. M.h.t. fartygets vidare resa fann redaren i förevarande fall, att det var fördelaktigare att inte gå till Malmö med det aktuella godspartiet utan detta lossades från fartyget i Helsingborg f.v.b. till Malmö med järnväg. Godset skadades under omlastningen i Helsingborg till följd av fel och försummelse av den personal som hade hand om omlastningen i Helsingborg. Ansvar yrkades mot rederiet på den grunden, att dess ansvar som transportör inte upphörde förrän godset kommit fram till Malmö.

HovR och ett dissiderande JR ansåg med olika motiveringar att rederiet inte skulle befrias från ansvar som transportör. HD's majoritet befriade rederiet från ansvar för fortsättningen av transporten (dvs. fram till Malmö), men HD antydde också, att "olägenheter" skulle kunna uppkomma som är "så stötande, att bortfraktaren kan finnas böra svara för skada å godset utan hinder av friskrivningsklausul."

6. Regleringen i nuvarande Sjölag i förhållande till Lulu

I den nuvarande Sjölagen (1994:1009) återfinns de bestämmelser som berör liknande frågor som de som avhandlades i Lulufallet i §§ 13:35, 13:36 och 13:37, som fått följande utformning:

13:35: "Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört själva transporten. Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse. Förbehåll enligt andra stycket är dock

utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.”

13:36: ”Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den delen av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning. Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.”

13:37: ”Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt. Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §. Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.”

Med nuvarande reglering skulle HD möjligen ha kommit till ett annat resultat, men detta är inte alldeles givet, eftersom den senare lagstiftningen knappast kan anses ha fått en utformning som på ett otvetydigt sätt klargjort situationen i det avseende som omfattades av avgörandet. Fortfarande kvarstår som ett frågämål vilken roll Sveabolaget med beaktande av omständigheterna i fallet kunde anses ha haft. Hade Svea-bolaget påtagit sig rollen som transportör eller var det närmast frågan om en förmedlingsfunktion? Om det senare skulle vara fallet innebär de nu gällande reglerna knappast någon ändring i förhållande till den aktuella frågan. De nya Sjölagsreglerna innebär att vissa frågeställningar får en klarare lösning, när det gäller den avtalande resp. den verkställande transportörens ansvar, men de medför knappast någon ändring om det inte är frågan om ett transportåtagande.

Som jag förstått Lulu-avgörandet har HD utgått från utformningen av konossementet och därvid kommit fram till att Svea-bolaget är ute ut bilden som transportör i och med att dokumentet påtecknats för befälhavaren. Mot bakgrund av fakta som de återgivits kan jag då inte annat än se, att den av HD lämnade motiveringen i fallet förefaller vara rimligt välgrundad och innefattar en slutsats som då skulle stå sig även mot bakgrund av regleringen i nuvarande Sjölag.