

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 12 juni 2014

Mål nr

T 5926-11

KLAGANDE

Akzo Nobel Industrial Chemicals BV

Stationsstraat 77

3800 AE Amersfoort

Nederländerna

Ombud: Advokaterna J R och M F

MOTPART

Green Cargo AB, 556119-6436

Box 39

171 11 Solna

Ombud: Advokat P-O H och jur.kand. S C

SAKEN

Skadestånd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts dom 2011-11-23 i mål T 1314-11

DOMSLUT

Högsta domstolen förklarar att Akzo Nobel inte har rätt till ersättning för de räddningskostnader som olyckan har fört med sig.

Högsta domstolen meddelar inte prövningstillstånd i målet i övrigt. Hovrättens avgörande står därmed fast.

Akzo Nobel ska ersätta Green Cargo dess rättegångskostnad i Högsta domstolen med 285 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt lag.

YRKANDEN M.M. I HÖGSTA DOMSTOLEN

Akzo Nobel har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta Green Cargo att till Akzo Nobel utge 2 902 714 kr jämte fem procent årlig ränta från och med den 27 juli 2005. Akzo Nobel har vidare yrkat att bolaget ska befrias från ersättningsansvar för Green Cargos rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt att Green Cargo ska förpliktas att ersätta Akzo Nobel för rättegångskostnader där.

Green Cargo har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

Högsta domstolen har, med utgångspunkt i domstolarnas bedömning att Akzo Nobel har talerätt och att Akzo Nobel inte har förlorat sin rätt på grund av bristande reklamation, meddelat prövningstillstånd i frågan om Akzo Nobel har rätt till ersättning för de räddningskostnader som olyckan har fört med sig.

Prövningstillståndet har dock begränsats så att frågan om tillstånd rörande Green Cargos invändning att Green Cargo enligt artikel 36 § 2 i de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägstrafik av gods (CIM) ska vara fritt från ansvar på grund av att olyckan helt eller delvis orsakades av tekniska brister som Banverket ansvarade för och som Green Cargo inte kunde undgå eller förebygga följderna av förklarats vilande.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. Green Cargo åtog sig att transportera klorgas på järnväg för Akzo Nobels räkning från Bohus i Ale kommun till Rotterdam. Före avgång från Bohus den 28 februari 2005 genomförde lokföraren en funktionskontroll av tåget. I denna uppgift ingick att ställa in lastbromsväxlarna på rätt sätt. De manuella omställningshandtagen på de tolv vagnarna i tåget skulle ha flyttats från läge *Tom last* till läge *Last*. Så skedde emellertid inte.
2. På Sävenäs rangerbangård övertog en ny lokförare tåget för vidare färd. När tåget växlades in på ett sidospår strax utanför Kungsbacka, gick det inte att bromsa ordentligt. De fyra första vagnarna spårade ur och välte.
3. Ett räddningsarbete inleddes då ett läckage av gas skulle ha inneburit en risk för omfattande skador i närområdet. Gasen flyttades till oskadade vagnar och kunde sedan transporteras till den avsedda slutstationen. Företrädare för Räddningstjänsten, Banverket och Akzo Nobel träffade sedermera ett avtal, enligt vilket vardera parten skulle stå sina egna kostnader för insatsen. Den lokförare som inte hade ställt lastbromsväxlarna i rätt läge dömdes senare för grov allmänfarlig vårdslöshet.

4. Akzo Nobel väckte talan och yrkade ersättning av Green Cargo för de kostnader som Akzo Nobel hade haft för räddningsarbetet. Green Cargo bestred kravet. Hovrätten har kommit fram till att de kostnader som Akzo Nobel haft inte är ersättningsgilla vare sig enligt de enhetliga rättsreglerna eller på annan grund. Hovrätten har därför ogillat Akzo Nobels talan.

På transporten tillämpliga regler

5. De enhetliga rättsreglerna (CIM) utgör bihang B till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) och gäller som lag i Sverige enligt lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Fördraget reglerar olika aspekter av transporter på järnväg. För att de enhetliga rättsreglerna ska vara tillämpliga på det kontraktuella förhållandet mellan avsändare, transportör och mottagare måste bestämmelserna i artikel 1 i CIM, med de preciseringar och undantag som finns i artikel 2, vara uppfyllda. Det krävs då att det är fråga om en järnvägstransport, att transporten avser gods, att godset lämnats in för befordran enligt en fraktsedel, samt att transporten är internationell, dvs. att fraktsedeln utfärdats för en sträcka som berör minst två staters områden. Nämnade krav är uppfyllda i detta fall och i målet är det inte ifrågasatt att transporten regleras av de enhetliga rättsreglerna.

6. Härigenom blir bestämmelserna om transportörens ersättningsansvar för förlorat eller skadat gods samt för att godset inte lämnas ut inom leveransfristen tillämpliga. Vidare blir bestämmelserna om hur anspråk mot transportören ska beräknas tillämpliga. I målet uppkommer frågan om den kontraktuella ersättningsrätten är fullständigt reglerad genom de enhetliga rättsreglerna och utesluter tillämpning av andra nationella bestämmelser eller ersättningsprinciper.

Är de enhetliga rättsreglerna exklusiva?

7. Utgångspunkten i svensk rätt är att en skadeståndstalan med stöd av allmänna skadeståndsregler tillåts även när det finns speciallagstiftning som reglerar frågan. Avsteg från denna utgångspunkt kan göras med hänsyn till lagens utformning och syften; det kan vara så att 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 föranleda att regeln utesluter tillämpning av andra skadeståndsregler. Det kan t.ex. förhålla sig så att lagen grundar 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 NJA 2013 s. 909 med hänvisningar.) Motsvarande utgångspunkt bör gälla vid prövningen i detta fall.

8. Av artikel 36 § 1 i CIM följer att järnvägen (där ”järnvägen” i dag motsvaras av transportören) är strikt ansvarig för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att godset tas emot för befordran till dess att det lämnas ut. Detsamma gäller för den skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids. Från detta strikta ansvar görs några få undantag i de följande bestämmelserna i artikeln.

9. I artikel 40 § 1 i CIM, som reglerar ersättningen vid förlust, sägs att för gods som har gått förlorat, helt eller delvis, ska järnvägen betala skadestånd beräknat på visst sätt, s.k. normalersättning. Ersättningsskyldigheten begränsas i artikelns § 2. Järnvägen ska enligt § 3 dessutom betala tillbaka befordringsavgiften, tullavgifter och andra utlägg i anledning av befordringen av det gods som har gått förlorat.

10. I artikel 42 i CIM regleras ersättningen vid skada på gods. Enligt § 1 i artikeln ska järnvägen betala ett belopp som svarar mot minskningen av godsets värde men inte ytterligare skadestånd. Härutöver ska järnvägen enligt § 3 betala tillbaka andra utlägg i anledning av befordringen i enlighet med vad som anges i artikel 40 § 3.

11. De nu redovisade reglerna om strikt ansvar för förlust av och skada på gods med ett begränsat ersättningsansvar är kännetecknande för transporträtten. Regleringens utformning syftar till att ge en transportör ett klart, enhetligt och begränsat ansvar. En enhetlig reglering innebär en riskfördelning mellan transportör och transportkund som i vissa fall kan leda till att transportkunden själv får bära en del av skadan även om transportören är ansvarig för det inträffade. Det har ansetts betydelsefullt med en sådan enhetlig reglering, särskilt vid internationella transporter där olika nationella rättsordningar annars skulle kunna komma att tillämpas.

12. För att främja det nämnda syftet har i artikel 51 första stycket i CIM införts en bestämmelse som avser att hindra användning av andra regler i alla de fall då de enhetliga rättsreglerna är tillämpliga på transporten. Enligt den artikeln får nämligen ett anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot järnvägen endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna. Bestämmelser av denna typ förekommer allmänt inom transporträtten. De särskilda ansvarsreglerna blir då exklusivt tillämpliga, även om ett anspråk mot transportören framförs enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler (jfr Malcolm Clarke och David Yates, *Contracts of carriage by land and air*, 2 uppl. 2010, s. 218 samt Kurt Spera, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, 1986, Art. 51 not 3).

13. De enhetliga rättsreglerna ger emellertid ett visst utrymme för tillämpning av nationell rätt. I vissa stadganden anges uttryckligen att nationell rätt

ska tillämpas. Detta rör sådana frågor som bl.a. förskottsbetalning av avgifter i den mån avsändningsortens bestämmelser anger detta (artikel 11 § 2), utlämnande på annan ort än bestämmelseorten i den mån bestämmelseortens regler lämnar en sådan möjlighet (artikel 28 § 3) samt frågor om preskriptionsförlängning och preskriptionsavbrott som helt regleras av nationell rätt (artikel 58 § 5).

14. Vidare framgår av artikel 10 i CIM att nationell rätt kan tillämpas om bestämmelser saknas i de enhetliga rättsreglerna, tilläggsbestämmelserna (artikel 9) eller i de internationella tarifferna (artikel 6). Så kan ske t.ex. beträffande den närmare bestämningen av vad som avses med totalförlust, kausalitet och adekvans eftersom dessa begrepp inte definieras i de enhetliga rättsreglerna (Clark och Yates, a.a., s. 203 och 210).

15. Tanken bakom de enhetliga rättsreglerna är att de ska bilda en fullständig ordning för det kontraktuella ersättningsansvar som kan uppkomma för en transportör till följd av att godset skadas eller förloras under den tid då transportören har hand om godset för en internationell järnvägstransport. Reglerna bör tolkas och tillämpas under hänsynstagande till karaktären av internationellt rättsligt instrument och därmed till syftet att främja enhetlighet (se p. 12). De bör därför uppfattas så att de uttömmande reglerar transportörens ersättningsansvar med uteslutande av vad som kan framgå av transporträttsliga eller förmögenhetsrättsliga principer i nationell rätt.

Bedömningen av kravet för räddningskostnader

16. Det krav avseende räddningskostnader som Akzo Nobel yrkar ersättning för grundas på Green Cargos åtagande enligt transportavtalet. Det faller således in under tillämpningsområdet för de enhetliga rättsreglerna. Kravet rör händelser under tid då transportören ansvarar för skadat eller förlorat gods enligt artiklarna 36–43 i CIM. De aktuella räddningskostnaderna är emellertid

inte sådana att de kan utgå som ersättning enligt nämnda ansvarsregler. Med hänsyn till de enhetliga rättsreglernas exklusiva karaktär kan Akzo Nobels talan inte heller bifallas genom tillämpning av allmänna transporträttsliga eller förmögenhetsrättsliga principer.

Har skadan orsakats hänsynslöst och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma?

17. Akzo Nobel har, för det fall de enhetliga rättsreglerna skulle anses vara exklusiva, hävdad att samtliga begränsningar av järnvägens ersättningsansvar faller bort med hänsyn till att lokföraren underlät att kontrollera att lastbromsarna var rätt ställda.

18. Den för transporträtten kännetecknande ordningen med en rätt för transportören att begränsa sin ansvarighet till vissa belopp, anses inte berättigad i de fall där skadan har orsakats genom ett på visst sätt angivet kvalificerat vållande. I den transporträttsliga lagstiftningen görs därför i allmänhet undantag från bestämmelserna om ersättningsbegränsning i sådana fall. Reglerna härom är emellertid inte enhetligt utformade för de olika trafikslagen. I svensk ersättningsrätt kvalificeras vårdslösheten i allmänhet genom att det anges att händelsen ska ha orsakats genom grov vårdslöshet. I några fall uppställs inom transporträtten härutöver ett krav på insikt hos transportören om att skada sannolikt skulle uppkomma.

19. Av artikel 44 i CIM framgår efter ändringar år 1990 att den ansvarsbegränsning som avses i vissa uppräknade artiklar inte tillämpas om det visas att järnvägen har orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst (*témérairement*) och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

20. På skadestånds- och försäkringsrättens område har Högsta domstolen i rättsfallet NJA 1992 s. 130 uttalat att det enligt vedertagen uppfattning måste vara fråga om vårdslöshet av mycket allvarligt slag för att den ska kunna betecknas som grov. Det är då fråga om ett handlande som ligger på gränsen till uppsåtligt förfarande, dvs. som vittnar om en betydande hänsynslöshet eller nonchalans och som medför en avsevärd risk för skada. När det gäller tillämpningen av transporträttslig lagstiftning som enbart talar om grov vårdslöshet, såsom 38 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport, framgår det av rättsfallet NJA 1986 s. 61 att begreppet måste anses innefatta även andra fall än där det visats att ett medvetet risktagande från fraktförarens sida förelegat.

21. Enligt de enhetliga rättsreglerna för godstransport på järnväg har förfaranden som medför förlust av begränsningsrätten, dvs. hänsynslöshet, kvalificerats ytterligare genom ett krav på insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. För att transportören ska förlora sin begränsningsrätt enligt dessa regler krävs att transportkunden visar att järnvägen orsakat skada genom att ha handlat på ett sätt som är att likställa med ett medvetet risktagande.

Kan järnvägen identifieras med lokföraren?

22. Green Cargo har invänt att järnvägen inte förlorar rätten att begränsa sitt ansvar förutom när det är fråga om s.k. egenfel. Det sagda föranleder frågan vilka personer järnvägen svarar för. Inom transporträttslig lagstiftning är utgångspunkten att transportören svarar för sina anställda eller medhjälpare. Denna utgångspunkt överensstämmer med allmänna kontraktsrättsliga principer om en huvudmans ansvar för sina medhjälpare. Inom sjörätten har dock en princip om egenfel vunnit insteg och redaren eller transportören förlorar rätten till begränsning endast när denne själv orsakat skadan (se t.ex. 9 kap. 4 § och 13 kap. 33 § sjölagen, 1994:1009).

23. Av artikel 50 i CIM framgår att järnvägstransportören är ansvarig för sina anställda och andra som anlitas för att utföra befordringen. I den ursprungliga texten av artikel 44 framgick också att järnvägen förlorade sin rätt att begränsa sitt ansvar om kvalificerad vårdslöshet förekom på ”järnvägens sida” (imputable au chemin de fer), vilket klart anger att järnvägen tillräknas handlingar som anställda och medhjälpare utför. Vid ändringar av artikeln år 1990 försvann tillägget om att förfarandet skulle föreligga på ”järnvägens sida”. Det får emellertid anses framgå att ändringen inte är avsedd att förändra rättsläget. Järnvägen identifieras således med sina anställda och medhjälpare även när det gäller förlust av begränsningsrätten.

Bedömningen av lokförarens handlande

24. Utredningen ger inte något stöd för slutsatsen att lokförarens underlåtenhet att kontrollera bromsarna skedde med insikt om att en skada sannolikt skulle uppkomma. Hans handlande kan därför inte karaktäriseras som sådan kvalificerad vårdslöshet som krävs för att järnvägens begränsningsrätt enligt artikel 44 i CIM ska falla bort.

Sammanfattande slutsats

25. Högsta domstolen har kommit fram till att krav avseende de i målet aktuella räddningskostnaderna inte omfattas av bestämmelserna om ansvar för skadat eller förlorat gods enligt de enhetliga rättsreglerna. Med hänsyn till att rättsreglerna är exklusiva kan inte heller Akzo Nobels talan bifallas genom tillämpning av allmänna transporträttsliga eller förmögenhetsrättsliga principer. Det handlande som orsakade skadan kan inte karaktäriseras som sådan kvalificerad vårdslöshet som krävs för att järnvägens begränsningsrätt ska falla bort. Frågan i prövningstillståndet ska besvaras i enlighet härmed.

26. Akzo Nobel ska som förlorande part svara för Green Cargos rättegångskostnad. Yrkad ersättning får anses skälig.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Ella Nyström, Agneta Bäcklund, Ingemar Persson, Svante O. Johansson (referent) och Anders Eka
Föredragande justitiesekreterare: Mirja Högström