

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 14 juni 2016

Mål nr

T 2934-15

KLAGANDE

If Skadeförsäkring AB (publ), 516401-8102
106 80 Stockholm

Ombud: Advokat PJJ

MOTPART

Johs. Rasmussen, Swebølle A/S
Dk-4470 Swebølle
Danmark

Ombud: Advokat OT

SAKEN

Skadestånd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts dom 2015-05-08 i mål T 6352-14

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

Högsta domstolen förpliktar If Skadeförsäkring AB att ersätta Johs. Rasmussen, Svebølle A/S för rättegångskostnader här med 153 500 kr, varav 150 000 kr för ombudsarvode, och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

YRKANDEN M.M. I HÖGSTA DOMSTOLEN

If Skadeförsäkring AB har yrkat att Högsta domstolen ska bifalla dess talan samt befria bolaget från skyldigheten att ersätta Johs. Rasmussen, Svebølle A/S för rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten och i stället förplikta motparten att ersätta rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten.

Johs. Rasmussen, Svebølle A/S har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Högsta domstolen.

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

DOMSKÄL

Bakgrund

1. Spirits of Gold AB marknadsför och säljer spritdrycker. Bolaget genomförde under bl.a. säsongen 2011 en kampanj med en exklusiv vodka

under varumärket Karlsson's Gold. För detta ändamål destillerade Kanon AB i Åkers styckebruk etanol av utvald färskpotatis från Bjärehalvön. Etanolen skulle senare i omgångar transporteras till olika företag i Europa.

2. Målet gäller en transport från Sverige till Tyskland av den specialtillverkade etanolen. För den aktuella transporten ingick Spirits of Gold i januari 2012 ett internationellt vägtransportavtal med Johs. Rasmussen, Svebølle A/S. Vid ankomsten till mottagaren i Heilbronn visade det sig att etanolen innehöll främmande partiklar. Hela sändningen betraktades som en totalförlust.

3. If Skadeförsäkring AB – som efter att ha betalat ersättning för den förlorade etanolen har tagit över Spirits of Golds krav – väckte talan mot Rasmussen med yrkande om att Rasmussen skulle utge ersättning för etanolen. Som grund för talan åberopade If Skadeförsäkring att etanolen hade skadats under transporten och att Rasmussen som transportör hade ansvar för det inträffade.

4. Rasmussen bestred försäkringsbolagets talan, i första hand på den grunden att skadan inte hade uppkommit under den för transporten gällande ansvarsperioden. I andra hand angav Rasmussen att fordonets tankar hade gjorts rena i enlighet med normala rutiner och att annat inte hade avtalats, varför något avtalsbrott från transportörens sida inte förelåg. Slutligen anförde Rasmussen att skadan härrörde från de särskilda risker som är förbundna med godsets beskaffenhet och brister i avsändarens kontroll i samband med handhavandet och lastningen av godset.

5. Tingsrätten ogillade försäkringsbolagets talan med hänvisning till att det inte hade visats att skadan uppkommit under ansvarsperioden.

6. Till skillnad från tingsrätten har hovrätten funnit att skadan uppkom under ansvarsperioden. Hovrätten har emellertid ansett dels att Spirits of Golds underlåtelse att upplysa Rasmussen om etanolens speciella karaktär ska betraktas som en sådan försummelse som medför att transportören är fri från ansvar, dels att det inte förelåg en sådan bristfällighet hos fordonet att det påverkade transportörens ansvarsfrihet. Hovrätten har därför fastställt tingsrättens domslut.

7. Högsta domstolen har meddelat prövningstillstånd med utgångspunkt i att hovrätten funnit att skadan inträffat under transporten.

Vad som är utrett i de hänseenden som Högsta domstolen har att pröva

8. Den transporterade etanolen skulle användas för tillverkning av en exklusiv vodka med särskild potatissmak. Fordonets föregående last hade utgjorts av animaliska fetter. Genom hovrättens dom är fastslaget att etanolen under transporten kontaminerades av fettrester i tankarna och inte kunde användas för det avsedda ändamålet.

9. Före lastning av etanolen lät Rasmussen rengöra den trailer, inklusive tre tankar, som skulle användas för transporten. Tvättprogrammet var detsamma som vid alla Rasmussens etanoltransporter, också de som hade utförts för Spirits of Gold. Några reklamationer hade inte förekommit i samband med dessa transporter. Av utredningen framgår att Rasmussens rutiner inte avvek från hur andra transportörer hanterar transporter av etanol. Att den föregående lasten hade utgjorts av animaliska fetter redovisades i det tvättbevis som Rasmussen föredde vid lastningen på Kanon AB.

10. Någon mer preciserad skriftlig uppgift om vilken typ av gods det var fråga om eller hur etanolen skulle hanteras har såvitt framgår av utredningen inte lämnats före transporten. Av de uppgifter som lämnades i transport-

instruktionen framgår endast den FN-kod som identifierar farliga ämnen och produkter, vilket i det här fallet var det brandfarliga ämnet etanol. Vidare angavs i fraktsedeln att det var fråga om ”Potato Ethanol”. Av dessa uppgifter går det inte att dra någon annan slutsats än att det var fråga om etanol med de egenskaper som denna produkt normalt har.

11. Inte heller ger den muntliga bevisningen något vägande stöd för att Rasmussen skulle ha fått besked om etanolens känslighet före transporten. En anställd hos Spirits of Gold, RS, har visserligen sagt sig ha en minnesbild av att hon i något skede talat om för Rasmussen att animaliskt fett inte fick förekomma i tankarna. Men det intryck som förhöret med henne i sin helhet ger är att hon har framhållit att tankarna skulle rengöras så att de inte innehöll några föroreningar. Att hon på ett för Rasmussen uppfattbart sätt skulle ha ställt mer långtgående krav än så kan inte läggas in i hennes berättelse. Mot vad RS har uppgett talar också det faktum att hon efter den inträffade skadan lämnade skriftligt besked om etanolens speciella karaktär och ställde krav på att animaliska fetter inte fick ha transporterats i tankarna.

12. Sammantaget ger utredningen stöd för att Rasmussen före transporten inte har fått besked om att det rörde sig om en etanol för vilken särskilda transportförutsättningar gällde. Inte heller har Rasmussen haft anledning att misstänka att det förhöll sig så. Först efter det att skadan hade inträffat fick Rasmussen kunskap om den föreliggande skaderisken.

Den rättsliga regleringen

13. Sverige tillträdde år 1969 konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR, SÖ 1969:23). Konventions-texten blev genom den s.k. CMR-lagen (1969:12) gällande som svensk lag utan transformering.

14. Det framgår av artikel 1 CMR att konventionen är tillämplig på varje avtal om godsbefordran på väg mot ersättning, om orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, som de har angetts i avtalet, är belägna i skilda stater, varav åtminstone den ena finns i en fördragsslutande stat. Konventionen är alltså tillämplig i detta fall.

15. CMR tillhandahåller ett system av regler rörande bl.a. fraktförarens, dvs. transportörens, ansvar. Reglerna är enligt artikel 41 tvingande. Parterna kan alltså inte genom avtal avvika från vad som föreskrivs i dessa. Däremot står det parterna fritt att själva avtala om vilket fordon som ska användas, hur fordonet ska vara beskaffat och hur transporten närmare ska utföras.

16. Konventionens tvingande transportöransvar innebär i här relevanta delar följande. Av artikel 17.1 CMR följer att transportören är ansvarig för skada, förlust eller dröjsmål som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande.

17. Transportören är dock enligt artikel 17.2 CMR fri från ansvar om skadan, förlusten eller dröjsmålet har orsakats av någon av fyra anvarsfrihetsgrunder. Den första är fel eller försummelse av den berättigade (felundantaget). Den andra avser en sådan anvisning från denne som inte har föranletts av transportörens fel eller försummelse (anvisningsundantaget). Den tredje grunden som kan åberopas av transportören är godsets bristfälliga beskaffenhet (goodsundantaget). Slutligen kan transportören till sitt fredande åberopa ett förhållande, som denne inte har kunnat undvika och vars följder han inte har kunnat förebygga (force majeure-undantaget).

18. Transportören kan enligt artikel 17.3 CMR inte till befrielse från ansvar åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som han använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk.

19. Slutligen är transportören fri från ansvar enligt artikel 17.4 CMR om förlusten härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av i denna bestämmelse uppräknade förhållanden, bl.a. risker som rör handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren (punkten c) och risker som rör sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas (punkten d).

20. Bevisbördan beträffande olika förhållanden regleras i vissa avseenden i artikel 18 CMR. Av denna artikel framgår bl.a. att transportören är bevis-skyldig för att skadan eller förlusten orsakats av en omständighet som anges i artikel 17.2. Vad som närmare bestämt ligger i detta är i viss mån osäkert, men det står klart att beviskravet för de särskilda undantagen i artikel 17.4 är något lägre än det krav som gäller för omständigheter enligt artikel 17.2. I övrigt får nationell rätt tillämpas för att fastställa de bevisrättsliga frågorna (jfr Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6 ed. 2014, s. 213 f. samt Andrew Messent och David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 3 ed. 2000, para. 6.112–6.114).

Frågor i Högsta domstolen

21. Genom det meddelade prövningstillståndet är det klart att Rasmussen enligt artikel 17.1 CMR ansvarar för den skada på godset som uppstod till följd av att etanolen inte kunde användas för det avsedda ändamålet. Huvudfrågan i Högsta domstolen är därmed om Rasmussen ändå kan undgå ansvar på grund av bestämmelserna i artiklarna 17.2–17.4 CMR.

22. Såsom målet föreligger i Högsta domstolen är det av omedelbar betydelse för den nämnda frågan hur artikel 17.3 CMR ska uppfattas i förhållande till artiklarna 17.2 och 17.4. Det ligger närmast till hands att först pröva om vad som har orsakat skadan – fettrester i tankarna – utgör en sådan

bristfällighet hos det aktuella fordonet att det enligt artikel 17.3 utesluter ansvarsfrihet. Den frågan rymmer två delspörsmål. Det första är om ett fordons bristande lämplighet för avsedd transport omfattas av artikeln. Om så är fallet uppkommer frågan ifall det fordon som användes för etanoltransporten var bristfälligt i artikelns mening till följd av den föregående transporten av animaliska fetter.

23. Om artikel 17.3 CMR inte utesluter en tillämpning av artikel 17.2, uppkommer rörande den senare artikeln till en början frågan ifall en underlåten instruktion från den berättigade över huvud taget kan utgöra en för transportören ansvarsbefriande anvisning i artikelns mening. Om så är fallet, dvs. att även en underlåten upplysning kan omfattas av anvisningsundantaget, leder det till en prövning av Rasmussens påstående att Spirits of Golds underlåtenhet att upplysa om den aktuella etanolens känsliga karaktär medför att ansvaret för förlusten ligger på Spirits of Gold och inte på Rasmussen. Leder inte anvisningsundantaget till ansvarsfrihet för Rasmussen uppkommer frågan om felundantaget kan få sådan verkan.

24. Skulle ansvarsfrihet inte föreligga enligt artikel 17.2 CMR uppkommer frågan om ansvarsfrihet kan föreligga enligt artikel 17.4 c) och d) (se p. 19).

Tolkning av CMR

25. När CMR utarbetades uttrycktes en önskan om internationell enhetlighet i rättstillämpningen. Konventionen ska därför inte tolkas i ljuset av nationella allmänna förmögenhetsrättsliga principer. I stället ska tolkningen så troget som möjligt följa konventionens systematik och uppbyggnad samt göras med beaktande av dess förarbeten.

26. Regelverket i CMR är ett sammansatt och komplicerat ansvarssystem. Ett stort antal olika faktorer ska beaktas. Vissa faktorer verkar till förmån för

transportören medan andra ger lastägaren vissa fördelar. Tillsammans åstadkommer reglerna en rimlig riskfördelning beträffande de skador och förluster som kan uppkomma vid en transport på väg. En utgångspunkt för tolkningen av konventionen är att den avsedda riskfördelningen ska upprätthållas.

27. Hur man i konventioner rörande andra transportsätt har löst en viss fråga kan också vara av betydelse. Om lösningen är densamma i flera konventioner och därför anses utgöra en allmän transporträttslig princip, så kan den bilda utgångspunkt även för tolkningen av en konvention som inte uttryckligen reglerar frågan. En sådan tillämpning förefaller också naturlig med tanke på att en transport i dag ofta utförs med flera slags transportmedel.

28. Eftersom tillämpningen och tolkningen av CMR sker enbart vid nationella domstolar, är nationell rättspraxis från konventionsstaterna av stor betydelse vid tillämpning och tolkning av CMR. Det kan dock konstateras att rättspraxis från nationella domstolar inte alltid är enhetlig och konsistent (se t.ex. Robert Wijffels, *Legal Interpretation of CMR: the Continental Viewpoint*, i *European Transport Law 1976*, s. 207 ff. och Ernest Krings, *CMR: Examen de la jurisprudence des Cours de Cassation de France et de Belgique, et du Hoge Raad des Pays-Bas (Ière partie)*, *ULR* 1999, s. 140 ff.).

29. Slutligen kan domstolarna vid tolkning av en konvention använda den juridiska litteraturen från olika länder (se ”Vikingstad” *NJA* 2007 s. 879 och ”Akzo Nobel” *NJA* 2014 s. 425). Framträder en allmän mening bör denna typiskt sett följas. Och skulle olika åsikter komma till uttryck, hindrar det inte att en diskussion i litteraturen kan ange ramar och riktning för tolkningen liksom goda argument för och emot olika tolkningsalternativ. Om en viss författare har en etablerad internationell auktoritet kan också det vara att beakta.

30. Det finns anledning att tillfoga, att det sagda inte hindrar att bedömningen av en fråga som inte regleras i konventionen kan göras med utgångspunkt i nationell rätt. Vad som följer av konventionen kan dock få sin betydelse på det sättet, att en utfyllande tolkning av transportavtalet bör ske med beaktande av konventionsregleringens syfte och de generella principer som får anses komma till uttryck i konventionen.

Artikel 17.3 CMR omfattar också fordonets lämplighet för transport av godset

31. I artikel 17.3 CMR anges en grundläggande förutsättning för att ansvarsfrihetsgrunderna i artikel 17.2 ska kunna tillämpas. Således föreskrivs där att bristfälligheter i det fordon som används för transporten inte får åberopas till befrielse från ansvar. Denna kvalifikationsregel och dess rätta innebörd är kanske den mest omdiskuterade i rättslitteraturen rörande CMR.

32. Det är helt klart att den angivna regeln tar sikte på fordonets skick i teknisk mening, såsom växlar, framdrivningsmekanik och liknande. Det samma måste anses gälla även fordonets ändamålsenlighet för den sträcka som ska köras, t.ex. att det finns drivmedel i tillräcklig omfattning. Den fråga som det råder störst oenighet om är huruvida fordonet också ska vara lämpligt för transport av just det gods som avtalet omfattar.

33. Beträffande frågan om fordonet ska vara lämpligt för den avtalade transporten kan inledningsvis noteras att man inom sjörätten laborerar med ett sjövärdighetsbegrepp. Detta omfattar sjövärdighet i teknisk mening, resevärdighet och lastvärdighet. Inom lufträtten är däremot luftvärdighetsbegreppet i allmänhet inskränkt till luftfartygets skick i teknisk mening. Någon närmare ledning för landtransporternas del kan därför knappast dras från dessa transportslag; det blir för vägtransporternas del i stället att tolka artikel 17.3 CMR (jfr Svante O. Johansson, *An outline of transport law*, 2 ed. 2014, s. 88).

34. Ordalydelsen av artikel 17.3 CMR ger närmast vid handen att alla slags bristfälligheter omfattas, således även att fordonet är olämpligt för transport av en viss avtalad last. Förarbetena till konventionen ger ingen ledning i denna fråga och talar alltså inte emot en sådan tolkning.

35. I rättspraxis är det svårt att finna någon entydig linje rörande tillämpningen av artikel 17.3 CMR. Det kan dock konstateras att det förekommer klara uttalanden från olika domstolar i länder anslutna till konventionen om att artikeln ska tolkas så att den omfattar också att fordonet är olämpligt för den avtalade transporten (se de österrikiska avgörandena OGH 21.2.1996, 3 Ob 2006/96p, TranspR 1996 s. 422 och OGH 13.2.2003, 8 Ob 2148/02a, TranspR 2003 s. 311, samt de franska avgörandena Amiens 28.11.74, Bull. Transp. 1975 s. 23 och Cour Cass., 22.2.94, ETL 1994 s. 669).

36. Inom den juridiska litteraturen finns det olika åsikter om tillämpningsområdet för artikel 17.3 CMR. Den övervägande meningen förefaller dock vara att bestämmelsen ska ges en vid innebörd (se Helga Jesser, *Frachtführerhaftung nach der CMR*, 1992, s. 52; Jürgen Basedow, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 1996, Band 7, §§ 407–619, *Transportrecht*, CMR Art. 17 Rn. 50; Clarke, a.a., s. 242; Messent och Glass, a.a., para. 5.57; Hans Jacob Bull, *Innføring i veifraktrett*, 2 utg. 1996, s. 83; Karl-Heinz Thume, *Kommentar zur CMR*, 3 Aufl. 2013, Art. 17 Rn. 113 f. samt Robert Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the Carriage of Goods by Road*, i ETL 1976, para. 155; jfr René Rodière, *Le CMR*, i Bull. Transp. 1974, s. 280; Krijn F. Haak, *The Liability of the Carrier under the CMR*, 1986, s.152; Rolf Herber och Henning Piper, *CMR: Internationales Straßentransportrecht*, 1996, Art. 17 Rn. 85 samt Ulla Fabricius, *Lov om fragtavtaler*, 3 uppl. 2005, s. 308 f.).

37. Konventionens syfte att uppnå ett enhetligt ansvarssystem för internationella transporter (se p. 25) främjas också av att ansvarsfrågorna avgörs

inom ramen för konventionen när dess ordalydelse ger utrymme för detta. Det innebär att konventionen inte ska tolkas inskränkande utan ges en vid tillämpning när ordalydelsen så tillåter.

38. Sammantaget talar därför övervägande skäl för att artikel 17.3 CMR ska uppfattas på så sätt, att den omfattar också den situationen att fordonet är olämpligt för transport av det gods som parterna har avtalat om. Det leder till frågan om fordonet ska anses ha varit bristfälligt med avseende på transporten av etanolen.

Fordonet var i detta fall inte bristfälligt i den mening som avses i artikel 17.3 CMR

39. Vad som avgör om ett fordon är bristfälligt anges inte i artikel 17.3 CMR. Oavsett om man förespråkar en bred eller en inskränkt tolkning av konventionen, så råder det emellertid i stort sett enighet om att den frågan ska avgöras mot bakgrund av vad parterna har kommit överens om angående transporten. För att ett fordon ska betraktas som bristfälligt krävs alltså att detta i någon mening avviker från vad som följer av transportavtalet (se t.ex. Basedow, a.a., Art. 17 Rn. 50; Clarke, a.a., s. 242; Messent och Glass, a.a., para. 6.57 samt Thume, a.a., Art. 17 Rn. 115).

40. Utredningen ger inte tillräckligt stöd för att Rasmussen före transportavtalets ingående skulle ha fått besked om att det rörde sig om en etanol för vilken särskilda transportförutsättningar gällde (jfr p. 12). Det har inte anförts några omständigheter som tyder på att sådana förutsättningar skulle ha kunnat vara underförstådda, och inte heller har det förebringats något stöd för att det i branschen finns internationell sedvana av betydelse för avtalsinnehållet i det aktuella hänseendet.

41. Under angivna förhållanden kan det mellan Spirits of Gold och Rasmussen inte anses ha avtalats att fordonet skulle rengöras på något annat sätt än som var brukligt för etanoltransporter och som skedde i det aktuella fallet. Inte heller kan det anses ha varit avtalat att fordonet inte fick ha transporterat visst gods tidigare. I stället innebär transportavtalet att det var nog att gängse rutiner för transport av etanol följdes för att kravet på lämpligt fordon skulle vara uppfyllt.

42. Slutsatsen blir följaktligen att fordonet inte var bristfälligt i förhållande till vad som följer av transportavtalet. Artikel 17.3 CMR är därmed inte tillämplig i det aktuella fallet. Det leder till frågan om Rasmussen är fri från ansvar enligt artikel 17.2.

Betydelsen av en utebliven eller ofullständig anvisning

43. I artikel 17.2 CMR behandlas alltså ett antal ansvarsundantag för transportören (se p. 17). De undantag som är av störst intresse här är att skadan eller förlusten har orsakats av fel eller försummelse av den berättigade (felundantaget) respektive av en anvisning från denne (anvisningsundantaget).

44. En anvisning kan vara felaktig, oklar eller opreciserad. En första förutsättning för att transportören ska gå fri från ansvar är då att det finns ett samband mellan bristen i anvisningen och skadan, förlusten eller dröjsmålet. Frågan är emellertid om det också krävs fel eller försummelse på den berättigades sida, eller om bristen i anvisningen i sig är tillräcklig för transportörens ansvarsfrihet. Det beror på förhållandet mellan anvisningsundantaget och felundantaget.

45. En situation som täcks av båda undantagens ordalydelse är att den felaktiga eller ofullständiga anvisningen har lämnats med vetskap om att den är felaktig eller ofullständig. Skulle den berättigade däremot vara aktsamt

ovetande om det felaktiga förhållandet – den lämnade uppgiften har t.ex. kommit från en källa som normalt är tillförlitlig – kan anvisningsundantaget få självständig betydelse.

46. Det naturliga är att låta anvisningsundantaget omfatta sådana situationer, där en anvisning fordras för att transportören ska kunna undvika en närliggande skaderisk som denne annars skulle stå faran för. Om den berättigade då inte har lämnat någon instruktion – eller om den instruktion som har lämnats var oriktig, ofullständig eller oklar – så går transportören fri från ansvar för skada till följd av att risken realiserar. Ställning behöver då inte tas till om fel eller försummelse föreligger på den berättigades sida. Ett sådant synsätt får anses förenligt med hur ansvarsundantagen har uppfattats i rättspraxis (se Messent och Glass, a.a., para. 6.20 samt Bull, a.a., s. 82).

47. En transportör kan alltså under vissa förutsättningar befrias från ansvar på grund av en utebliven eller ofullständig anvisning om transportens genomförande, även om underlåtelsen inte är att anse som fel eller försummelse på den berättigades sida.

Ansvar föreligger inte i detta fall

48. Den aktuella etanolens speciella karaktär ställde krav på särskilda transportförutsättningar. Närmare bestämt fick den inte transporteras i tankar som tidigare hade innehållit animaliska fetter, eftersom det kunde leda till att etanolen inte gick att använda för sitt avsedda ändamål. Det får anses vara klarlagt att åtminstone när den omedelbart föregående transporten har innehållit sådana fetter, så är skaderisken så stor att den måste bedömas som närliggande.

49. För att undvika den inträffade skadan skulle Rasmussen ha behövt kunskap om att etanolen var av speciell karaktär och krävde särskilda

transportförutsättningar. Som redan har framhållits (se p. 12) ger utredningen stöd för att Rasmussen före transportens genomförande inte har fått besked om eller haft anledning att misstänka att det rörde sig om en etanol för vilken särskilda transportförutsättningar gällde.

50. Av det anförda följer att anvisningsundantaget i artikel 17.2 CMR är tillämpligt på så sätt att Rasmussen inte svarar för att etanolen skadades under transporten. Det saknas därmed anledning att ta ställning till om andra ansvarsfrihetsgrunder i artikel 17 är tillämpliga.

51. Med det anförda är inte sagt att Rasmussen – för det fall att Spirits of Gold efter transportavtalets ingående men före transportens genomförande hade ställt särskilda krav när det gäller transportförutsättningarna – skulle ha varit skyldigt att på i övrigt oförändrade avtalsvillkor tillhandahålla ett fordon särskilt anpassat för transporten. Det saknas emellertid anledning att i detta sammanhang ta ställning till vad som då skulle ha gällt.

Slutsats

52. Eftersom Rasmussen inte är ansvarigt för den förlust som uppkom genom att etanolen kontaminerades under transporten ska hovrättens domslut fastställas.

Rättegångskostnad

53. If Skadeförsäkring ska som förlorande part utge ersättning för Rasmussens rättegångskostnader. Rasmussen har begärt ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen med 241 500 kr. If Skadeförsäkring har bestritt skäligheten.

54. Målet i Högsta domstolen har efter det beviljade prövningstillståndet rört enbart en del av vad som var föremål för prövning i tingsrätten och hovrätten.

Eftersom det biträde som lämnats till Rasmussen har avsett också annat än vad som omfattas av prövningstillståndet och alltså inte har varit påkallat för att ta tillvara bolagets rätt, ska den begärda ersättningen bestämmas till ett väsentligt lägre belopp än det yrkade.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Stefan Lindskog, Ella Nyström,
Johnny Herre, Svante O. Johansson (referent) och Lars Edlund
Föredragande justitiesekreterare: Peder Bjursten