

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 14 november 2023

Mål nr

T 6909-22

PARTER

I

Klagande

SS

Ombud: Advokaterna JR och RJ samt juristen RE

Motpart

Baltic Cable Aktiebolag, 556420-6026

Gustav Adolfs Torg 47

211 39 Malmö

Ombud: Advokaterna BT och ON

Ombud: Juristen JB

II

Klagande

Baltic Cable Aktiebolag, 556420-6026

Gustav Adolfs Torg 47

211 39 Malmö

Ombud: Advokaterna BT och ON

Ombud: Juristen JB

Motparter

1. C.V.m.s. Delfborg

Bosanemoon 5

NL-9408 La Assen

Nederländerna

2. Wagenborg Shipping B.V.

Markstraat 10

NL-9934 Ck Delfzijl

Nederländerna

Ombud för 1 och 2: Advokaterna JR och RJ samt juristen RE

SAKEN

Skadestånd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten över Skåne och Blekinges dom 2022-10-05 i mål T 1579-21

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

Högsta domstolen förpliktar SS att till Baltic Cable Aktiebolag betala ersättning för rättegångskostnad i Högsta domstolen med SEK 400 000 avseende ombudsarvode och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

Högsta domstolen förpliktar Baltic Cable Aktiebolag att till C.V. m.s. Delfborg betala ersättning för rättegångskostnad i Högsta domstolen med SEK 220 442 och EUR 1 934 avseende ombudsarvode och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

Högsta domstolen förpliktar Baltic Cable Aktiebolag att till Wagenborg Shipping B.V. betala ersättning för rättegångskostnad i Högsta domstolen med SEK 220 442 och EUR 1 934 avseende ombudsarvode och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

SS har yrkat att Högsta domstolen ska ogilla Baltic Cable Aktiebolags talan, befria honom från att betala Baltic Cables rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt förplikta Baltic Cable att ersätta honom för hans rättegångskostnader i dessa instanser.

Baltic Cable har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta C.V. m.s. Delfborg och Wagenborg Shipping B.V. att solidariskt med SS betala EUR 10 873 844,50 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 14 januari 2013 tills betalning sker.

Baltic Cable har vidare yrkat att bolaget ska befrias från skyldigheten att ersätta C.V. m.s. Delfborg och Wagenborg för rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt att Baltic Cable ersätts för rättegångskostnad i hovrätten.

Parterna har motsatt sig varandras ändringsyrkanden och yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

DOMSKÄL

Bakgrund

Den aktuella händelsen

1. Motorfartyget *Delfborg* byggdes 2007. Det har en bruttodräktighet om 3 990 och en dödvikt om cirka 6 000 DWT. Efter slutförd lastning av pappersrullar i Hamina, Finland, och timmer utanför Söderhamn, Sverige, avgick fartyget den 30 oktober 2012 mot slutdestinationen Gandia, Spanien.
2. I november 2012 upptäcktes ett elektriskt isolationssammanbrott på en undervattenskabel för överföring av högspänd likström mellan Trelleborg och Lübeck. Kabeln ägs, underhålls och drivs av bolaget Baltic Cable. Skadan på kabeln innebar att kraftöverföringen omedelbart upphörde.
3. Vid undersökningar framkom att fartyget hade ankrat vid skadeområdet. Detta hade skett i väntan på att reservdelar och tekniker skulle komma till fartyget med anledning av ett motorhaveri.

Rättsliga förfaranden i anslutning till skadan

4. Baltic Cable väckte i tingsrätten talan mot fartygets registrerade ägare, SS, samt mot bolagen C.V. m.s. Delfborg och Wagenborg Shipping B.V. SS, som bor i Nederländerna, är s.k. aktiv ägare i C.V. m.s. Delfborg, vilket är ett nederländskt bolag. Wagenborg är också ett nederländskt bolag som är delägare med begränsat ansvar i C.V. m.s. Delfborg.
5. Baltic Cable yrkade att svarandena solidariskt skulle betala skadestånd till bolaget. Som grund för talan gjorde Baltic Cable gällande att skadan

orsakats av fartygets ankare. Svarandena var enligt Baltic Cable ansvariga för skadan. I första hand var svarandena ansvariga för att de hade orsakat skadan av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma. I andra hand var de ansvariga som redare, eftersom fartygets befälhavare och besättning genom fel eller försummelse i tjänsten hade orsakat skadan.

6. Med anledning av Baltic Cables talan inledde svarandena ett förfarande vid en nederländsk domstol för att begränsa sitt ansvar. Det upprättades också vid den domstolen en s.k. begränsningsfond som omfattar Baltic Cables anspråk beträffande händelsen. Baltic Cable anmälde sin fordran till förvaltaren av fonden.

7. Vid tingsrätten anförde svarandena i sak att de inte hade orsakat skadan med en sådan kvalificerad grov vårdslöshet som påståtts och att de varken var för sig eller gemensamt var redare. Vid tidpunkten för skadans uppkomst var det enligt svarandena i stället ett av SS helägt bolag som var redare, Rederij S. Smith B.V.

8. Tingsrätten kom fram till att utredningen inte gav stöd för att svarandena hade vållat skadan på kabeln genom kvalificerad grov vårdslöshet. Däremot kom tingsrätten fram till att kaptenen och besättningen hade orsakat skadan genom fel eller försummelse i tjänsten bl.a. genom att ankra i strid med gällande ankringsförbud. Vidare ansåg tingsrätten att SS i egenskap av redare ansvarade för deras fel eller försummelse. Domstolen förpliktade därför SS att betala EUR 10 873 844,50 jämte ränta till Baltic Cable. Käromålen mot C.V. m.s. Delfborg och Wagenborg ogillades eftersom tingsrätten bedömde att inget av dessa bolag var redare.

9. Hovrätten har fastställt tingsrättens domslut.

Vad målet gäller i Högsta domstolen

10. Svarandena har i Högsta domstolen godtagit hovrättens bedömning att *Delfborgs* ankare orsakade skadan på kabeln, att kaptenen och besättningen på fartyget orsakade skadan eller skadorna på kabeln genom fel eller försummelse i tjänsten och att Baltic Cables skada uppgår till det yrkade beloppet.

11. Mot denna bakgrund är den huvudsakliga frågan i Högsta domstolen vem eller vilka som är att anse som redare och därmed ansvarar för skadan enligt reglerna i 7 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). I målet aktualiseras också frågan vad som kan utgöra kvalificerad grov vårdslöshet.

Allmänt om redarens ansvar för skada

12. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet finns i 7 kap. sjölagen, där det för sjörätten särskilda redaransvaret regleras. Enligt 1 § första stycket är en redare ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig om skada vållas av någon annan, när den andra personen på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

13. Utöver redarens ansvar för andras vållande har en redare ett oaktsamhetsansvar för skada orsakad av egen vårdslöshet. Det individuella ansvaret kan komma till uttryck i sjölagen eller vara grundat på skadeståndslagen och allmänna ersättningsrättsliga principer. Det står den skadelidande fritt att välja vilka regler han eller hon önskar stödja sin talan på. (Se ”Segelbåten som slet sig” NJA 2013 s. 51, jfr även Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1985, s. 32.)

14. I 9 kap. sjölagen kommer den speciella sjörättsliga ordningen med s.k. globalbegränsning till uttryck. Den innebär att redaren kan begränsa sin ansvarighet till ett belopp som i princip bestäms på grundval av fartygets dräktighet. Rätt till ansvarsbegränsning föreligger enligt 2 § första stycket 1 beträffande fordringar med anledning av bl.a. sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift. Sådan rätt gäller oavsett vilken grund som åberopas till stöd för kravet. Som ett skydd mot alltför omfattande krav på säkerhet i form av exempelvis kvarstad kan en begränsningsfond upprättas.

15. Vid kvalificerad grov vårdslöshet faller rätten till ansvarsbegränsning bort. Rätt till begränsning föreligger nämligen inte för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (se 4 §).

Begreppet redare

16. I svensk rätt, liksom i nordisk rätt i övrigt, saknas en definition av begreppet redare. Med redare avses normalt den person, fysisk eller juridisk, som startar verksamhet med ett visst fartyg, leder verksamheten och bär den ekonomiska risken. Det är alltså fråga om att utrusta och driva näring med ett bestämt fartyg (jfr t.ex. Sjur Brækhus, Rederens husbondsansvar, 1953, s. 33 och Hugo Tiberg m.fl., Svensk sjörätt, 2016, s. 173). Redaransvaret är i strikt mening inte ett principalansvar, eftersom arbetet inte nödvändigtvis utförs med redaren som arbetsgivare. I stället är ansvaret knutet till driften av fartyget och alltså snarast ett driftsansvar. Redarbegreppet är inte enhetligt, inte ens inom sjölagen, utan kan variera beroende på i vilket sammanhang det förekommer.

17. Typiskt för den som är att se som redare är att han eller hon genom att utrusta fartyget också utövar den operativa ledningen. I detta ingår att svara

för bemanning av fartyget med befäl och besättning. Därigenom utövar redaren instruktionsrätt över arbetet och har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning. Vidare har den person som utrustar fartyget ansvar för anskaffning av proviant, reservdelar, bränsle, försäkring m.m. och betalar utgifterna för det. I de offentlighetsrättsliga författningarna om sjösäkerhet ges begreppet redare en något annan innebörd än vad det har i civilrättsliga sammanhang. Där anges ofta att redarens ansvar även omfattar den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

18. Redarbegreppet och de till detta begrepp knutna funktionerna kring utrustning och drift av fartyget ligger i utgångsläget på fartygsägaren; det är då samma person som är ägare och redare. Men förhållandena behöver inte se ut på det sättet. Ägaren behöver inte vara redare och det finns ingen direkt presumtion för att så är fallet. Men för att någon annan ska vara att betrakta som redare krävs att besittningen och rådigheten över fartyget övergått från ägaren till någon annan (se Erling Selvig, Det såkalte husbondsansvar, 1968, s. 18 f.). Den som då intar rollen som redare måste alltså härleda sina befogenheter från ägaren. I allmänhet sker en sådan övergång genom avtal.

19. Det är vanligt att den som driver näring med ett fartyg ingår avtal om att fartyget ska användas för transport av styckegods (se 13 kap.) eller passagerare (se 15 kap.) eller för befraktning (se 14 kap.). Vid skeppslega (demise- eller bare boat-charter) hyr fartygsägaren ut fartyget utan besättning. När enbart den kommersiella ledningen övergår till ägarens medkontrahent, typiskt sett vid transport och befraktning, påverkas normalt inte redaransvarets placering (jfr ”Sophie” NJA 1903 s. 461, se även ND 1903 s. 509, och ”Öregrund” NJA 1925 s. 398, se även ND 1925 s. 433).

20. Men det förekommer också att ägaren eller den som annars är redare uppdrar åt någon annan, exempelvis en s.k. fartygsförvaltare (ship manager),

att utföra alla eller vissa av de typiska redarfunktionerna. Ett sådant företag kan enligt avtal tillhandahålla ett flertal av de olika funktionerna såsom bemanning, fartygets drift eller säkerhetsarbete. Beslutsfunktionerna i modern sjöfart är alltså många gånger uppdelade på ett flertal aktörer.

21. För att avgöra vem som är att anse som redare måste det med hänsyn till den uppdelning av funktionerna som förekommer göras en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet. Som redare betraktas då den på vilken den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar (jfr Kurt Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, 1952, s. 306).

22. Vid en sådan bedömning kan de olika redarfunktionerna, med hänsyn till det sammanhang där de förekommer, få en varierande betydelse. Redarbegreppet kan alltså växla allt efter vilket sammanhang som ska bedömas. Vid tillämpning av sammanstöttningsreglerna får det stor betydelse vem det är som betalar försäkringspremier. Är det i stället en offentligrättslig reglering som ska tillämpas kan en sådan faktor som vem som ansvarar för säkerhetssystemen, exempelvis enligt ISM-koden,¹ få större betydelse.

Bevisfrågor vid prövningen av vem som är redare

23. Enligt allmänna bevisbörderegler är det i utgångsläget den skadelidande som ska visa att förutsättningarna för skadestånd är uppfyllda (jfr t.ex. ”Kommunens oriktiga upplysning” NJA 2017 s. 824 p. 11). Vid bestämmande av vem som ska bevisa en viss omständighet har det betydelse vilka möjligheter

¹ ISM-koden är satt i kraft för fartyg som *Delfborg* genom Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolution A.741(18) som ändrats genom MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) och MSC.353(92) samt kapitel IX i SOLAS. Inom EU gäller koden sedan 1996; numera gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

respektive part har att säkra bevisning för den. Om båda parter har haft sådan möjlighet kan ansvaret läggas på den part som haft lättast att säkra bevisning eller som haft särskild anledning att göra det.

24. Förutsättningarna för att säkra bevisning angående de skilda funktioner som ligger till grund för bedömningen av vem som är redare varierar i många avseenden och bevisning kan säkras på skilda sätt. Det går därför knappast att ställa upp någon enhetlig princip för vilken av parterna som ska bevisa de omständigheter som kan vara av betydelse för bedömningen av vem som är redare. Frågan får i stället avgöras för varje funktion för sig.

Grov vårdslöshet med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma

25. En av grunderna i målet är att den aktuella skadan har orsakats genom kvalificerad grov vårdslöshet. Åberopandet måste ses mot bakgrund av att en begränsningsfond har upprättats och att rätten till begränsning enligt de sjörättsliga reglerna faller bort vid den typen av vållande. Vid bedömningen av vållandegraden bör därför särskilt beaktas hur regler om vårdslöshet tillämpas på det sjörättsliga området.

26. I den transporträttsliga lagstiftningen görs i regel undantag från bestämmelser om begränsning av ansvaret då skadan har orsakats av viss angiven vårdslöshet. Reglerna om det är emellertid inte enhetligt utformade. I svensk ersättningsrätt kvalificeras vårdslösheten i allmänhet genom att det anges att händelsen ska ha orsakats genom grov vårdslöshet. I några fall uppställs inom sjö- och transporträtten, bl.a. enligt 9 kap. 4 § sjölagen, dessutom ett krav på insikt hos transportören om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (se p. 15).

27. Traditionellt sett har det inom den allmänna ersättningsrätten krävts vårdslöshet av mycket allvarligt slag för att den ska betecknas som grov.

Främst har det handlat om fall som ligger nära det uppsåtliga handlandet där det har varit fråga om en betydande hänsynslöshet eller nonchalans som medför en avsevärd risk för skada. (Jfr ”Loffes gräv” NJA 1986 s. 61, se även ND 1986 s. 27, ”Mariefreds skola” NJA 1992 s. 130, ”Akzo Nobel” NJA 2014 s. 425, se även ND 2014 s. 4, och ”Mösseberg II” Högsta domstolens dom den 22 augusti 2023 i mål T 2755-22.)

28. Vanligen krävs att det är fråga om medveten vårdslöshet för att den ska anses som grov. Även omedveten vårdslöshet kan dock i vissa fall utgöra grov vårdslöshet (jfr ”Cigarrettfimpen” NJA 1962 s. 281, ”Loffes gräv” och ”Mösseberg II”). Det förutsätter då att avvikelserna från vad som kan bedömas som aktsamt är påtagliga och att skadevällaren har haft möjlighet att inse risken för skada.

29. Reglerna i 9 kap. 4 § sjölagen bygger på artikel 4 i 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Enligt konventionen faller rätten till ansvarsbegränsning bort om någon genom egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan uppsåtligt eller ”hänsynslöst (témérairement eller recklessly) och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma”. I sjölagen används i stället uttrycket ”av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma” utan någon avsedd betydelskillnad (jfr prop. 2003/04:79 s. 11 och prop. 1982/83:159 s. 48).

30. Mot bakgrund av att vissa nationella domstolar hade tolkat och tillämpat konventionsbestämmelsen på ett sådant sätt att rätten till ansvarsbegränsning genombröts vid ett antal tillfällen antog Internationella sjöfartsorganisationen den 15 december 2021 Resolution A. 1163(32) med vissa hållpunkter för tolkningen av konventionsregeln.

31. Konventionsbestämmelsen om förlust av rätten till ansvarsbegränsning ska enligt vad som anförs i resolutionen tolkas så att rätten i praktiken inte kan gå förlorad ("virtually unbreakable in nature") och att den bortfaller bara under mycket begränsade omständigheter. Vidare krävs en högre grad av ansvarighet än grov vårdslöshet, eftersom detta begrepp förkastades av den internationella konferens som föregick konventionen. Begreppet hänsynslöst ska enligt resolutionen knytas till vetskap om att sådan skada troligen skulle uppkomma. Det framhålls också att handlingar av andra parter än konventionens ansvarssubjekt – exempelvis befälhavare, besättningsmedlemmar eller anställda hos ägaren – är utan betydelse och inte ska beaktas vid bedömningen av om villkoren för ansvarsgenombrott är uppfyllda.

32. Uttalandena stämmer i stort med det synsätt som kommit till uttryck i svensk rättstillämpning för att ett visst handlande ska anses som kvalificerad grov vårdslöshet. Det krävs alltså att ansvarssubjektet orsakat skada genom medveten vårdslöshet för att begränsningsrätten enligt 9 kap. sjölagen ska gå förlorad.

Bedömningen i detta fall

Svarandena har inte orsakat skadan genom kvalificerad grov vårdslöshet

33. Baltic Cable har när det gäller påståendet om kvalificerad grov vårdslöshet gjort gällande att ett vanligt papperssjökort borde ha använts eftersom kabeln då skulle ha upptäckts. Bolaget har vidare hävdats att befäl och besättning ombord på fartyget hade tillgång till en landorganisation som svarandena skötte. Svarandena hade därigenom kännedom om att ankaret fastnat och gav trots det instruktion om att frigöra ankaret med kraft.

34. Utredningen visar att fartyget var utrustat med elektroniska sjökort i form av ett godkänt s.k. ECDIS-system med en dubblering. Det krävs då

normalt inte att det finns några papperssjökort ombord (se 3 kap. 5 § TSFS 2011:2, jfr SOLAS kapitel V regel 19.2.1). Under sådana förhållanden kan det inte anses grovt vårdslöst att underlåta att förse fartyget med papperssjökort. Det är heller inte visat att svarandena var medvetna om några brister i besättningens sätt att hantera elektroniska sjökort.

35. Även om det får anses att SS och genom honom C.V. m.s. Delfborg hade kunskap om var fartyget befann sig vid motorhaveriet saknas utredning om att de hade någon kännedom om förhållanden på ankringsplatsen. Inte heller visar utredningen att det fanns någon landorganisation som sköttes av svarandena.

36. På sätt som domstolarna funnit är det alltså inte visat att svarandena agerat med en sådan kvalificerad grov vårdslöshet som påstås.

SS var ensam ägare till fartyget

37. SS köpte *Delfborg* av Wagenborg 2007 och är sedan dess registrerad ägare till fartyget i det nederländska fartygsregistret. Övriga tre fartyg i hans flotta är registrerade på det av honom helägda bolaget Rederij S. Smith B.V.

38. Varken den omständigheten att SS är aktiv delägare i C.V. m.s. Delfborg eller att det bolaget angetts som ekonomisk ägare i fartygets försäkring medför att det är att betrakta som ägare till *Delfborg*. Inte heller det förhållandet att Wagenborg är delägare med begränsat ansvar i C.V. m.s. Delfborg leder till slutsatsen att Wagenborg var ägare till fartyget. SS var alltså ensam ägare till fartyget vid tiden för skadan.

Wagenborgs och C.V. m.s. Delfborgs olika funktioner

39. Med SS som ägare till fartyget kom Wagenborg att agera närmast som en agent för honom och svarade för slutande av fraktavtal för fartyget. Att Wagenborg ordnade med försäkring för fartyget och såg till att fartyget hade

tillräckliga förnödenheter ska ses i ljuset av det uppdraget. Dessa omständigheter kan således inte ges någon avgörande betydelse vid bedömningen av om det bolaget ska anses som redare. Detsamma gäller det förhållandet att Wagenborgs företagsnamn stod kvar på sidan av fartyget, något som dessutom kan förklaras av att detta bolag fungerade som fartygsförvaltare. Sammantaget har Wagenborgs uppgifter inte varit sådana som utgör typiska redarfunktioner.

40. När det gäller C.V. m.s. Delfborg var detta enligt vad som framkommit i målet inte engagerat i driften av fartyget. Företaget förefaller närmast att ha fungerat bara som ett ekonomiskt nav för verksamheten genom vilket in- och utbetalningar för driften av fartyget fördes. Denna slutsats påverkas inte av att SS och Wagenborg var delägare i företaget.

Rederij S. Smith B.V.

41. Svarandena har åberopat anställningsavtal för kaptenen, förstestyrman och maskinchefen på fartyget där det anges att Rederij S. Smith B.V. var arbetsgivare. Övrig besättning var anställd av ett bemanningsföretag. Bevisvärdet av kaptenens avtal måste bedömas som begränsat, särskilt med tanke på att det är daterat före bolagets bildande. Utredningen i övrigt visar att tjänstgöringen kunde växla mellan olika fartyg och bolag och att det formella arbetsgivaransvaret inte var någon central fråga för de anställda. Någon säker slutsats om att bolaget var arbetsgivare vid tillfället för skadan är därför svår att dra utifrån de åberopade anställningsavtalen.

42. Av fartygets kaskoförsäkringsavtal framgår att enbart de tre svarandena är angivna som försäkrade. Rederij S. Smith B.V. ingår alltså inte bland dem som uttryckligen angetts som försäkrade, något man hade kunnat förvänta om de inblandade hade sett det bolaget som redare.

43. Ansvaret för att utarbeta, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsorganisationssystem enligt ISM-koden vilar i utgångsläget på fartygets ägare. Om den enhet som ansvarar för driften av fartyget är en annan än ägaren, måste ägaren anmäla detta till fartygets flaggstat. SS har muntligen pekat ut Rederij S. Smith B.V. som ansvarigt enligt ISM-koden. Detta påstående har dock inte underbyggts, t.ex. genom framläggande av en skriftlig anmälan, något som lätt hade kunnat göras. Detsamma gäller hans uppgifter om vem som utsetts till person med tilldelat ansvar (s.k. designated person) enligt koden.

44. De uppgifter om ansvarigt företag som SS har lämnat är mot denna bakgrund inte avgörande för bedömningen av frågan om vem som är säkerhetsansvarig för fartyget.

45. Det ska vidare noteras att kaptenens samtliga kontakter med anledning av maskinproblemen skedde med SS. De skedde alltså inte med den som utsetts till person med tilldelat ansvar som enligt SS var anställd i Rederij S. Smith B.V. Det saknas annat underlag än SSs egen utsaga för slutsatsen att han i detta sammanhang agerade som företrädare för bolaget. Det är enbart han som har tillgång till dokumentation som kan klarlägga att de huvudsakliga rederifunktionerna lämnats över till det bolaget och att han därmed agerade för bolagets räkning. Det är då inte tillräckligt att hänvisa till en odokumenterad överenskommelse.

SS var redare och ansvarar för de skador som uppkommit

46. Mot bakgrund av det anförda får vid en helhetsbedömning av omständigheterna den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna anses ligga på SS. Han svarar alltså ensam som redare för de skador som *Delfborg* orsakade på kabeln genom kaptenens och besättningens fel eller

försummelse i tjänsten på fartyget. Det av Baltic Cable yrkade beloppet har inte ifrågasatts i Högsta domstolen.

Slutsats

47. Såväl SSs som Baltic Cables överklagande ska alltså avslås och hovrättens domslut fastställas.

Rättegångskostnader

48. Med hänsyn till målets utgång ska SS förpliktas att ersätta Baltic Cables rättegångskostnad och Baltic Cable ska förpliktas att ersätta C.V. m.s. Delfborgs och Wagenborgs rättegångskostnader. De belopp som svarandena begärt är skäliga. Det belopp som SS ska utge till Baltic Cable ska skäligen bestämmas till SEK 400 000.

I avgörandet har deltagit justitieråden Anders Eka, Svante O. Johansson (referent), Dag Mattsson, Malin Bonthron och Johan Danelius
Föredragande har varit justitiesekreteraren Charlotta Hallgren