

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 23 mars 2016

Mål nr

T 1181-15

KLAGANDE

Nordtrafik Aktiebolag, 556047-3034

Ombud: Advokat JR

MOTPART

MÖ

Ombud: Advokat S-EK

SAKEN

Preskription av anspråk på grund av transportavtal

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2015-02-03 i mål T 4840-13

DOMSLUT

Med ändring av hovrättens dom fastställer Högsta domstolen att MÖs fordran mot Nordtrafik Aktiebolag är preskriberad.

Frågan om rättegångskostnader i hovrätten och Högsta domstolen ska prövas av tingsrätten efter att målet åter har tagits upp där.

YRKANDEN M.M. I HÖGSTA DOMSTOLEN

Nordtrafik Aktiebolag har yrkat att Högsta domstolen fastställer att MÖs fordran mot bolaget är preskriberad.

MÖ har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Högsta domstolen.

Högsta domstolen har, med utgångspunkt i att domstolarna funnit att Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB 85) inte utgör avtalsinnehåll, meddelat prövningstillstånd i frågan om den omtvistade fordran är preskriberad enligt sjölagen.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. MÖ ingick i september 2009 ett avtal med Nordtrafik Aktiebolag om transport av en personbil av märke Cadillac CTS, årsmodell 2007, från Miami till Göteborg. Avtalet bekräftades av Nordtrafik i en bokningsnota, vari det angavs att MÖ skulle ombesörja att bilen jämte dokumentation lämnades till Nordtrafiks agent.
2. Fordonet avlämnades till agenten vid terminalen i Miami den 10 november 2009. Någon transport enligt avtalet utfördes emellertid aldrig. MÖ

fick den 22 september 2011 besked från agenten om att bilen hade sålts på exekutiv auktion i Miami för att täcka terminalhyra.

3. MÖ väckte den 12 april 2013 talan mot Nordtrafik vid Göteborgs tingsrätt med yrkande att Nordtrafik skulle utge ersättning för den förlorade bilen. Nordtrafik bestred käromålet och hävdade att anspråket var preskriberat enligt 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen (1994:1009) eller, i andra hand, på grund av bestämmelserna i NSAB 85. MÖ bestred att fordran var preskriberad.

4. Parterna enades om att preskriptionsfrågan skulle avgöras genom mellandom. Tingsrätten kom fram till att den åberopade preskriptionsregeln i sjölagen inte var tillämplig på den aktuella fordran och att NSAB 85 inte utgjorde avtalsinnehåll mellan parterna. Mot denna bakgrund fann tingsrätten att MÖs fordran mot Nordtrafik inte var preskriberad. Hovrätten har fastställt tingsrättens dom.

Frågeställningen i Högsta domstolen

5. I enlighet med prövningstillståndet är huvudfrågan i Högsta domstolen om den omtvistade fordran är preskriberad enligt sjölagen. I målet aktualiseras då ställningstagande till frågorna huruvida MÖs anspråk på ersättning för den förlorade bilen utgör en sådan fordran som avses i 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen och, om så är fallet, vid vilken tidpunkt preskriptionstiden börjar löpa.

Preskriptionsrättsliga utgångspunkter

6. Enligt 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen upphör en fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid

befordran, om talan inte väcks i laga ordning inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

7. Regeln i sjölagen avviker, i likhet med andra preskriptionsregler inom transporträtten, i vissa avseenden från de allmänna reglerna i preskriptionslagen (1981:130). Kännetecknande för de transporträttsliga specialbestämmelserna är att de har sin grund i internationella konventioner och att preskriptionstiderna är betydligt kortare än enligt de allmänna reglerna. Skälen till de korta preskriptionsfristerna är främst att påskynda den slutliga uppgörelsen av skuldförhållandet och att skapa klarhet beträffande rättsförhållandet (se bl.a. Kurt Grönfors, Svensk rättspraxis. Sjö rätt och annan transporträtt 1971–1975, i SvJT 1977 s. 612 och Stefan Lindskog, Preskription, 3 uppl. 2011, s. 53 ff. och 137 ff.).

8. Preskriptionsreglerna i de transporträttsliga regelverken omfattar endast sådana fordringar på ersättning som framgår av respektive regelverk. Detta aktualiserar till en början ställningstaganden till omfattningen av transportörens ersättningsansvar enligt sjölagen.

Transportörens ansvar enligt sjölagen

9. En sjötransportör åtar sig enligt transportavtalet med avsändaren att ta emot gods av viss art och mängd på en ort för transport till en annan ort, där det ska lämnas ut i rätt tid, i samma skick och till rätt person. Transportöransvaret omfattar enligt det sagda olika element såsom ett redovisningsansvar, ett uppgiftsansvar, ett fortskaffningsansvar, ett dröjsmålsansvar, ett vårdansvar och ett utlämningsansvar.

10. Vårdansvaret, som är centralt i transportlöftet, har utformats som ett tvingande ansvar för egen eller annans presumerade vårdslöshet (se 13 kap.

25 § sjölagen). Sjötransportören kan åberopa vissa ansvarsfrihetsgrunder, varav särskilt märks s.k. nautiskt fel (se 26 §). Ansvaret är också begränsat till visst belopp för varje transporterat kolli eller kilo (se 30 §).

11. Reglerna om transportöransvaret är tvingande till transportkundens förmån (13 kap. 4 och 4 a §§ sjölagen). Det tvingande ansvaret gäller under hela ansvarsperioden. Denna period framgår av 13 kap. 24 § (jfr även 25 §). Transportörens ansvar börjar när godset är i hans eller hennes vård i lastningshamnen, vilket det anses vara från den tidpunkt då transportören eller hans eller hennes folk tar emot det där (jfr prop. 1993/94:195 s. 236). Ansvaret gäller under hela transporten och det upphör när godset i lossningshamnen lämnas ut till den berättigade på visst angivet sätt.

En konventionsgrundad lagstiftning

12. Den svenska transporträttsliga lagstiftningen, som har tillkommit genom nordiskt samarbete, är i stora delar konventionsgrundad. Så var fallet med befordringsreglerna i 5 kap. i 1891 års sjölag, vilka reviderades med hänsyn till de s.k. Haag- och Haag-Visbyreglerna från åren 1924 respektive 1968. Bestämmelserna om styckegodstransport i 13 kap. i den nuvarande sjölagen har anpassats till de s.k. Hamburgreglerna från år 1978. Emellertid är Sverige alltjämt folkrättsligt förpliktat av Haag-Visbyreglerna, medan Hamburgreglerna inte har tillträtts. Ansvarsreglerna för styckegodstransporter i den nuvarande sjölagen har utformats med hänsynstagande till Sveriges konventionsförpliktelser. Detta visar sig i att reglerna om bl.a. nautiskt fel, kolli- och kilobegränsningar samt preskriptionsfrister har behållits så som de framgår av Haag-Visbyreglerna. I övrigt har reglerna utformats efter mönster av Hamburgreglerna.

13. Ansvarsperioden i 1891 års sjölag byggde på den i artikel 1(e) i Haag-Visbyreglerna introducerade s.k. tackel-till-tackelprincipen. Enligt den principen omfattar det tvingande ansvaret tiden från det att godset lastats på tills det lossats från fartyget. I Hamburgreglerna är det tvingande ansvaret utvidgat på så sätt att det även omfattar hela den period som transportören har godset i sin vård i hamnområdet (artikel 4). Detta är en anpassning till modern styckegodshantering, och de nordiska sjölagarna är alltså numera utformade i enlighet härmed (se p. 11).

14. Inom de nordiska sjörättskommittéerna, som arbetade fram de nya nordiska sjölagarna, diskuterades huruvida en utvidgning av sjölagens tvingande ansvarsperiod i enlighet med Hamburgreglerna skulle strida mot Sveriges konventionsförpliktelser enligt artikel 7 i Haag-Visbyreglerna. Enligt denna artikel hindrar inte bestämmelserna i konventionen att en bortfraktare friskriver sig från ansvar för tiden före lastningen och efter lossningen från fartyget. Regeln hänvisar alltså enbart till bestämmelser som framgår av konventionen. Sjörättskommittéernas slutsats blev att artikel 7 inte kunde tolkas på så sätt att det i nationell rätt måste finnas möjlighet att friskriva sig från ansvaret enligt den utvidgade perioden (se Erling Selvig, Sjøtransportørens ansvarsperiode – noe om Hamburg- og Haag-Visbyregler og nordisk rettspraksis, i Festskrift till Jan Ramberg, 1997, s. 431 f. och Johan Schelin, Styckegodsbefordran enligt nya sjölagen – en replik, i SvJT 1995 s. 865 ff., jfr Hugo Tiberger, Styckegodsbefordran enligt nya sjölagen, i SvJT 1995 s. 338 f.).

15. Den i 13 kap. 24 § sjölagen föreskrivna ansvarsperioden utgör alltså utgångspunkt när det gäller prövningen av transportörens ansvar. Definitionen av ”godsbefordran” i artikel 1(e) i Haag-Visbyreglerna hänger samman med den ansvarsperiod som gäller enligt dessa regler. Till grund för bestämmelserna om transportörens ansvarsperiod i sjölagen ligger i stället Hamburgreglerna. Vid tolkningen av bestämmelser i sjölagen som har samband med

transportörens ansvarsperiod bör därför ledning inte sökas i Haag-Visbyreglerna.

Tolkningen av preskriptionsregeln ska ske mot bakgrund av ansvarsperioden

16. Avgörande för bedömningen av preskriptionsfrågan i förevarande fall är hur uttrycket ”vid befordran” i 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen ska tolkas. Frågan är närmast om ordalydelsen innebär att rätten till ersättning på grund av gods förluster utanför det egentliga befordringsstadiet inte faller inom bestämmelsens tillämpningsområde. Vid bedömningen bör hänsyn tas till lagens systematik och ursprung.

17. Uttrycket ”vid befordran” infördes i preskriptionsbestämmelsen i 1891 års sjölag genom en ändring år 1974 (se prop. 1973:137). Ändringen kommenterades inte närmare i förarbetena. Samtidigt reviderades dåvarande 5 kap. som hade rubriken ”Om befraktning” och omfattade både gods- och passagerarbefordran. Kapitlet delades upp, varvid 5 kap. fick rubriken ”Om befordran av gods” och 6 kap. rubriken ”Om befordran av passagerare och resgods” (se a. prop. s. 111). I den nuvarande sjölagen har avdelning IV fått rubriken ”Avtal om befordran”. Avdelningen omfattar alla fraktavtal till sjöss såsom styckegodstransporter (13 kap.), befraktning av fartyg (14 kap.) och passagerartransporter (15 kap.).

18. Införandet av uttrycket ”vid befordran” i preskriptionsregeln bör mot den anförda bakgrunden förstås som en systematisk följdändring utifrån den övergripande termen för fraktavtal i sjölagen.

19. De konventioner som ligger till grund för sjölagens preskriptionsregler saknar en precisering som motsvarar uttrycket ”vid befordran”. Artikel 3.6 i

Haag-Visbyreglerna saknar helt en sådan bestämning. Här följer i stället omfattningen av preskriptionsreglerna av definitionen av ”godsbefordran” i artikel 1(e) och den ansvarsperiod som följer av denna (se p. 13). Artikel 20 i Hamburgreglerna anger att preskription sker av talan som ”hänför sig till godstransport” enligt konventionen. Det finns ingenting i dessa konventioner som ger anledning att anta att preskriptionsreglernas omfattning skulle vara inskränkt i förhållande till den period som föreskrivs för det tvingande transportöransvaret.

20. I övriga nordiska länders sjölagar har preskriptionsregeln utformats på något olika sätt. Den finländska sjölagen har en regel motsvarande den svenska. I de norska och danska sjölagarna saknas däremot bestämningen ”vid befordran”. Det får därmed anses stå klart att det är transportöransvaret i sin helhet som omfattas av preskriptionsbestämmelserna enligt de senare ländernas lagar.

21. Inom andra transportslag har preskription av fordringar avseende ersättning för förlust eller skada av gods kopplats till den period som gäller för transportöransvaret (se 41 § lagen [1974:610] om inrikes vägtransport, och härtill NJA 2007 s. 879, artikel 32 i CMR; artikel 35 jfr med artikel 18.3 i Montrealkonventionen; artikel 48 jfr med artikel 23 § 1 i CIM 1999).

22. Med hänsyn till vad som nu har anförts bör tillämpningsområdet för preskriptionsregeln i 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen ha samma omfattning som sjötransportörens ansvar under ansvarsperioden. I detta sammanhang blir det avgörande således vilket ansvar transportören har åtagit sig enligt befordringsavtalet och vilka tvingande regler som gäller för det avtalet.

Från vilken tidpunkt ska preskriptionsfristen räknas?

23. Vid preskription enligt regeln i 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen börjar tiden om ett år löpa när godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Regeln är – som har framgått av det föregående – tillämplig under transportörens hela ansvarsperiod. Frågan är när preskriptionstiden för fordran på grund av förlust av gods börjar löpa i ett fall då själva transporten inte har påbörjats.

24. Preskriptionsregeln vilar på tanken att mottagaren har anledning att bevaka sin rätt vid den tid då godset har lämnats ut eller skulle ha lämnats ut. Det är först då mottagaren kan bedöma om han eller hon har ett fordringsanspråk mot transportören. Regeln är vid transport av styckegods främst utformad för sådana fall där gods kommer fram till destinationsorten, men i skadat skick eller för sent, samt då gods förloras under transporten.

25. Om transporten inte har påbörjats, kan det vara svårt för mottagaren att avgöra när godset vid en rent rättslig bedömning skulle ha lämnats ut. Ofta saknas det en mer precis reglering av transportfristen i parternas avtal. Transportören ska i och för sig enligt 13 kap. 12 § första stycket sjölagen utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet. Normalt bör det alltså vara möjligt att fastställa de tider som gäller som startpunkt för preskriptionstiden utifrån en normal transporttid, men detta ger sällan någon närmare ledning för bedömningen av när transporten skulle ha kunnat påbörjas. Omständigheter såsom tillgång på fartyg och lastrum blir då i stället avgörande, och tiden för transporten kan bestämmas först i nära anslutning till denna. När förlust av gods har inträffat innan transporten har aktualiserats, är det därför inte alltid möjligt att ens schablonmässigt fastställa när godset skulle ha lämnats ut och således inte heller möjligt för mottagaren att med rimlig grad av säkerhet bedöma om det finns grund för ett fordringsanspråk.

26. I viss transporträttslig reglering finns – till skillnad från i sjölagen – särskilda bestämmelser om tidpunkt för beräkning av preskriptionstid vid förlust av gods eller då preskriptionsfristen under alla förhållanden ska börja löpa (jfr artikel 32.1 b och c i CMR och 41 § andra stycket b och c lagen om inrikes vägtransport samt artikel 48 § 2 a och c i CIM). I brist på uttryckliga bestämmelser är det inte möjligt att tillämpa någon motsvarande regel vid styckegodstransporter till sjöss. Mot denna bakgrund får preskriptionsregeln i sjölagen i ett fall som detta förstås och tolkas mot bakgrund av de ändamål som den bygger på, att den slutliga uppgörelsen av skuldförhållandet kan ske skyndsamt och att skapa klarhet (se p. 7).

27. Enligt 13 kap. 12 § första stycket sjölagen ska transportören vårda omhändertaget gods och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen. Det innebär att transportören bl.a. har att underrätta motparten om vad som händer med det omhändertagna godset. Det anges också uttryckligen i tredje stycket av samma paragraf att transportören ska underrätta den person som avsändaren angett bl.a. då godset gått förlorat. Dessa regler medverkar till att lastägarsidan senast vid tidpunkten för ett sådant meddelande får anledning att bevaka sin rätt.

28. Går det inte att bestämma tiden då godset skulle ha lämnats ut, bör det vara möjligt att fästa avseende vid tidpunkten för underrättelsen om att godset har gått förlorat. Vid den tiden står det klart för mottagaren att godset inte kommer att kunna lämnas ut. Ettårsfristen för preskription av fordran på ersättning för förlorat gods bör därför i ett sådant fall anses löpa från den tidpunkt då en behörig person på lastägarsidan får ett meddelande om att

godset har gått förlorat (se p. 27). Startpunkten för preskriptionsfristen kommer då inte att ligga i tiden innan mottagaren får kännedom om de förhållanden som en fordran kan grundas på. Detta framstår som särskilt angeläget vid transporträttslig specialpreskription med tanke på de korta frister som gäller där (jfr Kurt Grönfors, Svensk rättspraxis. Sjörätt och annan transporträtt 1981–1985, i SvJT 1987 s. 39 och Lindskog, a.a. s. 448 not 234).

Bedömningen i detta fall

29. Nordtrafik åtog sig att transportera bilen från Miami till Göteborg. Bilen avlämnades till Nordtrafiks agent vid hamnterminalen i Miami. Ansvarsperioden enligt befodringsavtalet har således börjat vid den tidpunkten. Bilen såldes senare på exekutiv auktion. MÖs fordran på grund av denna förlust omfattas därmed av preskriptionsbestämmelsen i 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen.

30. Någon transport av bilen påbörjades aldrig eftersom all dokumentation för utförelse från USA inte fanns när den lämnades till agenten. Såvitt framkommit var MÖ av uppfattningen att transporten ändå skulle komma att utföras så snart erforderliga dokument hade tagits fram. Han fick emellertid den 22 september 2011 besked från Nordtrafiks agent att bilen hade sålts på exekutiv auktion. Från den tidpunkten hade han enligt vad som tidigare angetts ett år på sig att väcka talan mot Nordtrafik. Talan mot Nordtrafik har således väckts för sent.

31. Slutsatsen är därför att MÖs fordran mot Nordtrafik på ersättning för den förlorade bilen är preskriberad enligt 19 kap. 1 § första stycket 5 sjölagen.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Ella Nyström, Kerstin Calissendorff, Gudmund Tojjer, Svante O. Johansson (referent) och Lars Edlund
Föredragande justitiesekreterare: Peder Bjursten