



HÖGSTA DOMSTOLENS BESLUT

meddelat i Stockholm den 21 augusti 2026

Mål nr
T 8184-24

PARTER

Klagande

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, 516402-5123
Kungsgatan 5
111 43 Stockholm

Ombud: Advokat O.T.

Motpart

Scan Global Logistics AB, 556480-2782
Nellickevägen 22
412 63 Göteborg

Ombud: Advokaterna J.R. och R.E.

SAKEN

Skadestånd till följd av godsskada

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2024-10-07 i mål T 1199-24

HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta domstolen förklarar att den aktuella skadan vid tillämpning av 13 kap. 29 § sjölagen (1994:1009) ska beräknas utifrån reparationskostnaden, med beaktande av principen om normalintresset och omständigheterna i målet, vilket innebär att skadan uppgår till 197 436,30 amerikanska dollar.

Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd i målet i övrigt.

Högsta domstolen upphäver hovrättens dom och lämnar tillbaka målet till hovrätten för fortsatt behandling.

Det ankommer på hovrätten att i samband med målet efter dess återupptagande pröva frågan om rättegångskostnader i Högsta domstolen.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN M.M.

XL Insurance Company SE, Svensk filial UK, har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta Scan Global Logistics AB att till XL utge 127 026 särskilda dragningsrätter (SDR) eller motsvarande värde i amerikanska dollar på betalningsdagen, dock högst 197 436,30 dollar, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 24 november 2022. XL har även yrkat att bli befriat från skyldigheten att utge ersättning för rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt att bolaget i stället ska tillerkännas ersättning för dess rättegångskostnader i dessa instanser.

Scan Global Logistics AB har motsatt sig ändring av hovrättens dom.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

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

SKÄL

Vad målet rör

1. Målet i Högsta domstolen rör vilken betydelse reparationskostnad kan ges vid en skadeberäkning enligt 13 kap. 29 § sjölagen avseende transporterat gods som skadats.

Bakgrund

2. Målet gäller en skada som uppkom under transport från Sverige till en fabrik i USA av en ny tillverkad industri anläggning. Transporten skedde enligt ett transportavtal mellan transportören Scan Global Logistics AB (SGL) och verkstadsföretaget AP&T Sweden AB. Avtalet slöts i oktober 2020.

3. Transporten var en kombinerad väg- och sjötransport och gick från tillverkningsorten Ulricehamn till San Antonio i Texas. Godset var nedmonterat i delar och transporterades sjövägen från Göteborg till Houston. När det skulle packas om för vägtransport i Houston upptäcktes att förpackningen som omslöt en av anläggningens delar var trasig. När godset anlände till fabriken i San Antonio upptäcktes skador i form av rostangrepp på den delen av anläggningen.

4. Anläggningen installerades trots rostangreppet och en kortare tid därefter reparerades skadorna. Kostnaden för reparationen uppgick till 197 436,30 amerikanska dollar. AP&T fick ersättning för skadan ur en varuförsäkring, som bolaget hade tecknat med försäkringsbolaget XL. Försäkringsbolaget övertog i och med det anspråket mot SGL.

5. XL väckte talan mot SGL i tingsrätten och begärde skadestånd enligt 13 kap. 29 § sjölagen, motsvarande kostnaden för att reparera anläggningen. Tingsrätten ansåg – med hänvisning till sjörättslig praxis och litteratur – att reparationskostnaden kunde ligga till grund för skadeberäkningen enligt bestämmelsen. Det kunde enligt tingsrätten uteslutas att kostnaden för att reparera de skadade delarna överstigit marknadsvärdet eller kostnaden för att ersätta den aktuella enheten med en helt ny komponent som dessutom skulle produceras och transporteras från Sverige. Det var fråga om en specialbeställd produkt med begränsade avsättningsmöjligheter till annan än beställaren. Mot den bakgrunden fick värdeminskningen enligt tingsrätten uppskattas till åtminstone reparationskostnaden. Den ekonomiska skadan uppgick därmed till det yrkade beloppet. Tingsrätten prövade sedan ansvarsbegränsningsregeln enligt 13 kap. 30 § sjölagen och fann att den slutliga ersättningen skulle bestämmas till 127 026 SDR, eller motsvarande värde i amerikanska dollar på betalningsdagen, dock högst 197 436,30 dollar.

6. Hovrätten har ändrat tingsrättens dom och ogillat XL:s käromål. Hovrätten har ansett att 13 kap. 29 § sjölagen ska tolkas så att paragrafen fullständigt reglerar hur skadestånd ska beräknas vid sjörättslig godsskada och att den ger uttryck för en begränsning av transportörens skadeståndsansvar till att motsvara godsets värde vid ankomst till destinationsorten eller, vid delskadat gods, till att motsvara värdeminskningen. Enligt hovrätten kan det inte uteslutas att en värdeminskning skulle kunna beräknas utifrån kostnader som uppkommit i samband med reparation. Eftersom det i målet inte funnits uppgifter om godsets marknadsvärde eller gängse värde på gods av motsvarande slag eller kvalitet, utan bara om reparationskostnaden, har hovrätten bedömt att skadans påverkan på godsets värde inte kan beräknas. Hovrätten har därför kommit fram till att XL inte har bevisat skadans storlek.

Prövningstillståndet

7. Högsta domstolen har, med utgångspunkt i vad hovrätten kommit fram till om skadans uppkomst och frånvaron av någon ansvarsbefriande omständighet beträffande skadan, meddelat prövningstillstånd i fråga om skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § sjölagen. Frågan om prövningstillstånd rörande målet i övrigt har förklarats vilande.

Transportöransvar enligt sjölagen

8. 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. Reglerna om transportöransvaret är tvingande till transportkundens förmån. (Se 13 kap. 4 och 4 a §§ sjölagen och "Cadillacen i Miami" NJA 2016 s. 149 p. 9 och 11.)

9. Vårdansvaret, som är centralt i transportlöftet, har utformats som ett tvingande ansvar för egen eller annans presumerade vårdslöshet, även om det finns vissa ansvarsfrihetsgrunder. Ansvaret är också begränsat till visst belopp för varje transporterat kolli eller kilo. (Se 13 kap. 25, 26 och 30 §§ och "Cadillacen i Miami" p. 10.)

Beräkning av skadestånd för sakskada enligt sjölagen

10. I sjölagen anges att skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats ska beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut (se 13 kap. 29 § första stycket).

11. Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris,

bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. (Se 13 kap. 29 § andra stycket.)

12. Av formuleringarna i paragrafen om ”gods av samma slag” och ”gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet” framgår att det som ersätts är det s.k. normalintresset. Hänsyn ska alltså inte tas till eventuella individuella intressen hos den enskilde lastägaren. Att det endast är normalintresset som ersätts kan förklaras med transportörens behov av att kunna sätta priset för frakten till en summa som på ett korrekt sätt speglar den risk som transportören tar (jfr NJA II 1936 s. 410).

Beräkning av skadestånd för sakskada enligt skadeståndslagen

13. På det allmänna skadeståndsrättsliga området gäller enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen att skadestånd med anledning av sakskada omfattar ersättning för sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, annan kostnad till följd av skadan och inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.

14. När bestämmelserna om ersättning för sakskada infördes utgjorde de en kodifiering av gällande rätt. Reparationskostnad är alltså inom den allmänna skadeståndsrätten en vedertagen utgångspunkt för att beräkna skadans storlek vid sakskada. (Se prop. 1972:5 s. 579.)

En konventionsgrundad lagstiftning

15. Den svenska transporträttsliga lagstiftningen har tillkommit genom nordiskt samarbete och är i stora delar konventionsgrundad.

Bestämmelserna om styckegodstransport i 13 kap. sjölagen utgör i huvudsak en implementering av de s.k. Haag-Visbyreglerna från 1968, som Sverige har tillträtt, och en anpassning till de s.k. Hamburgreglerna från 1978, som Sverige inte har tillträtt. Den svenska lagstiftningen har gjorts

tillämplig på all sjötransport, inte endast sådan som omfattas av Haag-Visbyreglerna. (Jfr ”Cadillacen i Miami” p. 12.)

16. Med hänsyn till lagstiftningens internationella bakgrund är det inte tillräckligt att endast se till svenska rättskällor när innebörden av en bestämmelse i sjölagen ska fastställas. De svenska bestämmelserna är avsedda att tolkas på ett sätt som stämmer överens med vad som gäller enligt den bakomliggande konventionsregleringen.

17. Vid tolkning av de sjörättsliga konventionerna måste, liksom vid konventionstolkning i allmänhet, beaktas den gängse betydelsen av konventionens uttryck, sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av konventionsregleringens ändamål och syfte och de generella principer som får anses komma till uttryck i konventionen. Typiskt sett ska konventionsbestämmelser inte tolkas i ljuset av nationella förmögenhetsrättsliga principer. Det hindrar inte att det kan vara så att sådana nationella principer överensstämmer med vad som är allmänt accepterat även i ett internationellt perspektiv. (Jfr ”Cigarettpunktskatten” NJA 2022 s. 469 p. 26.)

18. Det måste vidare beaktas att konventionsbestämmelserna på området är utformade för att uppnå en viss fördelning av risk mellan parterna i transportavtalet. En utgångspunkt för tolkningen är att den avsedda riskfördelningen ska upprätthållas. Av intresse för tolkningen är även nationell domstolspraxis från konventionsstaterna och den juridiska litteratur som behandlar de relevanta konventionsbestämmelserna. Också konventioner rörande andra transportsätt än det aktuella kan ge viss ledning. (Jfr ”Cigarettpunktskatten” p. 27 och 28.)

Beräkning av godsskada enligt Haag-Visbyreglerna

19. I Haag-Visbykonventionen anges i artikel 4.5 (b) följande om beräkning av godsskada. Det sammanlagda ersättningsbeloppet ska beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Godsets värde ska bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

20. Som framgått motsvarar lagtexten i 13 kap. 29 § sjölagen, med vissa språkliga skillnader, texten i artikel 4.5 (b). Sådana bestämmelser finns också i de danska och norska sjölagarna.

21. Artikel 4.5 (b) är utformad i nära överensstämmelse med de vid den tidpunkten gällande nordiska bestämmelserna om skadevärdering vid godsskada. Bestämmelserna var värderingsregler som gick ut på att transportörens ersättningsskyldighet för felande, minskat eller skadat gods skulle bestämmas på grundval av uppdragsgivarens normala intresse av transportens behöriga utförande (se NJA II 1936 s. 412, jfr även prop. 1973:137 s. 119). Det var alltså inte fråga om några ansvarsbegränsningsregler.

22. Inte heller artikel 4.5 (b) är avsedd att vara en del av ansvarsbegränsningsreglerna. Den utgör i stället en ren beräkningsregel. Artikeln ansågs kodifiera vad som redan tillämpades på området. Även den svenska lagstiftaren har betonat att det är fråga om en ren skadevärderingsregel. (Se The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, s. 554 f. och prop. 1993/94:195 s. 241.)

Närmare om tolkningen och tillämpningen av artikel 4.5 (b)

23. I såväl svensk som internationell juridisk litteratur anges att vid skadeberäkning enligt artikel 4.5 (b) ska skadan beräknas som skillnaden i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick (se t.ex. Rolf Ihre, Handbok i sjörätt och närliggande ämnen, 2 uppl. 2010, s. 327 samt Thor Falkanger m.fl., Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective, 3 uppl. 2011, s. 308 f.).

24. Av artikeltexten framgår vidare att värderingen, precis som enligt den svenska lagregeln, inte utgår från värdet av godset i det aktuella fallet, utan från godsets ”normala” värde i lossningshamnen vid lossningstidpunkten (jfr p. 12).

25. I internationell sjörättslig domstolspraxis som gäller beräkning av godsskada enligt Haag-Visbyreglerna är det tydligt att beräkningen inte alltid är en enkel räkneoperation, och inte heller alltid görs med utgångspunkt i exempelvis marknadspriset. Det har i sådana avgöranden vanligen inte varit fråga om att utgå från börs- eller annat marknadspris utan i stället har det handlat om att göra en värdering med utgångspunkt i det gängse värdet av gods av samma slag. Inte sällan har domstolen fått uppskatta skadans storlek utifrån tillgängliga bevis (se t.ex. ND 2021 s. 14). Detta gäller särskilt när det är fråga om gods av mer individualiserat slag, som maskiner och liknande (jfr t.ex. ND 2016 s. 530 samt den danska Sø- og Handelsrettens dom den 19 februari 2002 i mål nr S-0002-00).

26. I nordisk praxis har det godtagits att andra omständigheter än de som anges i den motsvarande nationella bestämmelsen fått utgöra utgångspunkten för värderingen av skadan. Det har då rört sig om inköpspris respektive reparationskostnad (se t.ex. ND 2006 s. 291 och ND 2006 s. 302).

Betydelsen av reparationskostnad vid skadeberäkning enligt**13 kap. 29 § sjölagen**

27. Av det redovisade kan den slutsatsen dras att 13 kap. 29 § sjölagen – liksom den bakomliggande artikel 4.5 (b) i Haag-Visbyreglerna – är en skadeberäkningsregel och inte en ansvarsbegränsningsregel.

28. Skadan ska beräknas som skillnaden i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick (se p. 23). I lagregeln pekas börspris, marknadspris och det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet ut som omständigheter som värdet på godset ska beräknas utifrån. Det är dock långt ifrån alltid som den typen av omständigheter kan klarläggas, i synnerhet inte när det handlar om mer särpräglad gods. Även i andra situationer kan det vara så att andra omständigheter än de angivna ger ett bättre underlag för skadeberäkningen.

29. Reparationskostnad är enligt svensk rätt en vedertagen utgångspunkt för att beräkna skadans storlek vid sakskada (jfr p. 13 och 14).

Reparationskostnad kan sägas vara ett annat uttryck för differensen i värde mellan godset i oskadat skick och i skadat skick. Det gäller i vart fall när det saknas tydliga indikationer på att reparationskostnaden utgör en över- eller underkompensation. (Jfr ”Badrummet i radhuset” NJA 2020 s. 951 p. 52 och 53.)

30. Det finns inte något i förarbetena till Haag-Visbyreglerna eller i de svenska förarbetena till 13 kap. 29 § sjölagen som tyder på att avsikten har varit att utforma en reglering som innebär att det finns hinder mot att beakta andra omständigheter än de som uttryckligen anges vid bestämmandet av skadeståndet. En så snäv möjlighet att värdera skadan skulle riskera att ändra den avsedda balansen mellan lastägare och transportör eftersom det kan förutses att det ofta skulle bli omöjligt att värdera skadan. Som nämnts har det också förekommit i internationell sjörättslig domstolspraxis att

andra omständigheter, exempelvis reparationskostnaden, har lagts till grund för skadeberäkningen (se p. 25 och 26). Även i den juridiska litteraturen nämns reparationskostnad som en omständighet som kan ges betydelse vid skadevärderingen (jfr Ihre, a.a. s. 328 och angående motsvarande äldre bestämmelser Erling Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, 1962 s. 36).

31. Mot denna bakgrund kan det inte finnas något hinder mot att beakta reparationskostnaden vid skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § sjölagen. Ett sådant hinder skulle också rimma mindre väl med domstolens fria bevisprövning. För att reparationskostnaden ska kunna ges relevans måste det emellertid vara möjligt att bedöma att ersättning för den kostnaden inte innebär att lastägaren får ersättning utöver normalintresset. Även om lagtexten anger att utgångspunkten för skadeberäkningen är värdet på godset är det inte alltid nödvändigt för den bedömningen att det är utrett vad godset varit värt i oskadat skick på lossningsplatsen vid lossningstillfället.

32. Vid bedömningen kommer det oskadade godsets skick och det sätt som reparationen utförs på att ha betydelse. Det kan exempelvis gå utöver normalintresset om begagnat ålderstiget gods repareras med dyra nya originaldelar (jfr ND 2006 s. 291). I andra fall kan det vara så att det skulle vara billigare att byta ut det skadade godset mot nytt.

33. Det kan finnas skäl att tillägga att bestämmande av värdet på en skada är en rättslig bedömning för domstolen. Det som kan vara föremål för bevisning från parternas sida är de omständigheter som ska ligga till grund för domstolens bestämmande av värdet. (Jfr t.ex. ”Sjukhuscaféet” NJA 2017 s. 261 p. 15, ”Gruppens ramavtal” NJA 2025 s. 926 p. 20 och ”Konsignationsavtalet” NJA 2025 s. 1231 p. 18.)

Slutsats

34. Slutsatsen är att skadeberäkningen enligt 13 kap. 29 § kan göras utifrån en uppgift om kostnaden för en reparation av en godsskada, men vid bedömningen måste även principen om normalintresset och omständigheterna i det enskilda fallet beaktas.

Bedömningen i detta fall

35. I målet är fastslaget att rostskadan uppkommit i samband med överfarten över Atlanten. Det är fråga om en del av en stor industrianläggning som skulle installeras i en fabrik. Den har alltså inte kunnat omsättas på ett enkelt sätt på en öppen marknad, varken som del eller som helhet.

36. XL har åberopat skriftlig bevisning till styrkande av skadans omfattning. En del av bevisningen består av fakturor, bl.a. för ”parts for insurance rebuild”, för sensorer och annat material samt för frakt. Det finns även fakturor som rör arbete och resor i samband med installation. Vidare finns ett besiktningsutlåtande där anläggningens storlek och skadans omfattning framgår. Slutsatsen i utlåtandet är att den begärda ersättningen är rättvis och rimlig i förhållande till skadan. Samtliga angivna kostnader har en direkt koppling till åtgärdandet av skadan och framstår som nödvändiga för reparationens genomförande.

37. Det ligger generellt sett inom normalintresset att rostskador åtgärdas på industrianläggningar. Anläggningens karaktär och reparationskostnadens storlek sammantaget med uttalandena i det åberopade besiktningsutlåtandet medger vidare slutsatsen att reparationskostnaden står i rimlig proportion till anläggningens totala värde. Det framstår som uteslutet att reparationskostnaden skulle överstiga kostnaden för att ersätta den skadade delen av anläggningen med en ny tillverkad komponent transporterad från

Sverige. Det nu redovisade utgör tillräckligt underlag för att kunna dra slutsatsen att en ersättning motsvarande reparationskostnaden inte går utöver normalintresset i detta fall.

38. Frågan i prövningstillståndet ska därmed besvaras så att den aktuella skadan vid tillämpning av 13 kap. 29 § sjölagen ska beräknas utifrån reparationskostnaden, med beaktande av principen om normalintresset och omständigheterna i målet, vilket innebär att skadan uppgår till 197 436,30 amerikanska dollar.

Prövningstillstånd och fortsatt handläggning

39. Vid denna utgång bör prövningstillstånd meddelas i målet i övrigt.

40. Den fortsatta prövningen bör ske i hovrätten. Hovrättens dom bör därför undanröjas och målet lämnas tillbaka dit.

41. Av 18 kap. 15 § tredje stycket rättegångsbalken följer att frågan om rättegångskostnader i Högsta domstolen ska prövas av hovrätten i samband med att målet tas upp på nytt.

I avgörandet har deltagit justitieråden Anders Eka, Petter Asp, Malin Bonthron (referent), Johan Danelius och Margareta Brattström. Föredragande har varit justitiesekreteraren Norah Lind.