

Domsrätt i varuförsäkringstvister – en resa mellan Bryssel och Lugano

av Sveriges dispasschör, Jur.dr. **Svante O. Johansson**



Svante O. Johansson
svante.johansson@law.gu.se

En vara som skall transporteras från Norden till kontinenten, varför inte till Bryssel eller Lugano, försäkras i allmänhet mot den risk för skada eller förstörelse som uppkommer genom transporten. Realiseras denna risk uppkommer den materiella frågan huruvida försäkringsgivaren är skyldig att utge ersättning under försäkringen, dvs. en försäkringstvist.

Emellertid upptas en inte oväsentlig del av de preliminära diskussionerna inför en tvist av mera formella spörsmål. Ett återkommande tema är var någonstans en sådan tvist skall slitas. Även bortsett från det faktum att de materiella reglerna kan vara förmånligare i ett visst land, och därför locka en part att väcka talan i detta land, har parterna ofta starka preferenser i fråga om tvisteort.

1. Inledning

I de flesta jurisdiktioner gäller som en allmän utgångspunkt i civilmål att talan skall väckas där svaranden har sin hemvist. För försäkringstvister innebär det att talan skall väckas i det land där försäkringsgivaren har hemvist. Detta kan ställa till problem för den berättigade under en transportförsäkring av varor eftersom denne ofta är en tredje man som har sin verksamhet i ett annat land, t.ex. en köpare. Denne skulle givetvis gärna se att tvisten i stället handlades i sitt eget hemland eftersom handläggning där skulle ge väsentligt lägre kostnader.

Genom Bryssel-¹ och Luganokonventionerna,² vilka nu är under revision,³ har en

möjlighet öppnats för den försäkrade att få tvisten handlagd i ett annat land än försäkringsgivarens hemvistland. Emellertid har man kunnat iaktta tecken som tyder på att man inom försäkringsbranschen velat ha kvar jurisdiktionen i det egna landet såvitt gäller försäkringar meddelade i det land där försäkringsrörelsen bedrivs.

I denna artikel skall jag undersöka hur jurisdiktionsspörsmålet i försäkringstvister har lösts på olika försäkringsmarknader mot bakgrund av domsrättskonventionernas regler. Detta gör jag i huvudsak mot bakgrund av reglerna kring de nordiska villkoren. Dessutom tar jag som en jämförelse upp hur frågan har lösts på den engelska marknaden.

En tes, som undersökningen utgår från, är

att regleringen i de olika villkoren sällan har analyserats mot bakgrund av Bryssel- och Luganoregleringens bestämmelser om domsrätt i försäkringstvister.

2. Reglering av domsrätt på olika nivåer

Regleringen kring domsrättsfrågor kan sägas röra sig på tre nivåer. Den första nivån är de allmänna nationella reglerna beträffande domsrätt, vilka finns i de flesta nationella rättsordningar. Nästa nivå är den där Bryssel- och Luganoregleringen kommer in. Slutligen utgör det enskilda försäkringsavtalet ytterligare en nivå.

Bryssel- och Luganoregleringen om domsrätt har stor praktisk betydelse. Även utanför området för regleringens egentliga tillämpningsområde kan man anta att den kommer att få betydelse. Det finns därför anledning att koncentrera framställningen till dessa bestämmelser i förhållande till varuförsäkringsvillkoren. Rättsläget utanför regleringens område kommer alltså att nämnas endast med några ord.

2.1 Svarandens hemvist som utgångspunkt

Regler som bestämmer ett lands behörighet att ta upp en viss tvist med internationell anknytning finns inte alltid direkt uttalade i lag. Ofta har sådana regler i stället utarbetats efter mönster av den lokala behörigheten inom landet. Ett gemensamt drag i de flesta länder är emellertid att en domstol i landet är behörig att pröva en tvist, såvida svaranden har hemvist i landet. Liknande regler gäller i princip för hela Norden såvitt gäller domsrätt i försäkringstvister.⁴ Här skall svensk rätt presenteras något utförligare.

På förmögenhetsrättens område saknas skrivna regler om svensk domsrätt i förmö-

genhetsrättsliga tvister,⁵ till vilka försäkringstvister hör. Utgångspunkten för svensk domsrätt är att tvisten på något sätt skall ha anknytning till Sverige.⁶ I rättstillämpningen har domstolarna med stöd av ett förarbetsuttalande använt sig av en försiktig analogi från de interna forumreglerna. Enligt Processlagberedningen är nämligen 10 kap. rättegångsbalken om lokal behörighet avgörande för om någon svarande kan stämmas in till svensk domstol.⁷ Som ett exempel på hur reglerna fungerar i försäkringstvister med transportanknytning kan det svenska fallet *Axel Johnson*⁸ anföras.

I *Axel Johnson* NJA 1923 s. 202 hade den aktuella tvisten upprinnelse i en försäkring tecknad av en svensk redare. Denna hade tecknat en försäkring hos en representant för ett norskt försäkringsbolag. Representanten hade dock inte satt upp något eget bolag i Sverige utan detta var under bildande. Både dispasschören och efter klander Högsta domstolen fann att avtalet inte var slutet i Sverige. Enligt vad som framgår av Högsta domstolens motivering hade försäkringspolisen utfärdats av det norska bolaget i Oslo och skickats direkt till försäkringstagaren i Stockholm varför det sakenades möjlighet att i Sverige verkställa utredning om dispassch.

Försäkringsgivaren hade i fallet inte hemvist i Sverige. Domsrätt kunde inte heller etableras på annat sätt med hänsyn till att avtalet inte hade ingåtts och inte skulle uppfyllas här i landet.

2.2 Bryssel- och Luganoregleringen

Bryssel- och Luganoregleringen om domsrätt gäller i förmögenhetsrättsliga mål. Alla sådana tvister omfattas dock inte av regleringen. Den tillämpas inte på tvister om rättskapacitet eller familjerättsliga mål, konkursförfaranden, socialförsäkringsrätt eller på tvister vilka skall avgöras genom skiljeförfaranden.⁹ I övriga

tvister gäller de allmänna domsrättsreglerna¹⁰ som bl.a. innefattar en huvudregel om domsrätt i svarandens hemvistland. Dessa regler skall dock inte tillämpas i försäkrings-tvister.¹¹

Reglerna om domsrätt i försäkringstvister är tvingande och utesluter de allmänna doms-rättsreglerna. Reglerna ger emellertid försäk-ringstagaren valrätt mellan några olika fora, där försäkringsgivarens hemvistland kan sä-gas vara huvudregel. Det som är speciellt med doms-rättsreglerna i försäkringstvister enligt konventionerna är att talan mot en försäkrings-givare kan väckas vid domstol i den ort där försäkringstagaren har hemvist; detta gäller oavsett om det är försäkringstagaren eller den försäkrade som är kalande.¹² Enligt förord-ningen har reglerna utvidgats så att talan kan väckas i vilket som helst av försäkrings-tagarens, den försäkrades eller förmånstaga-rens hemvistland.¹³

En person som vill göra rättigheter under en varuförsäkring gällande har således en ovill-korlig rätt att föra talan på sin ”hemmaplan”. Det framgår av reglerna och är ett klart uttalat syfte med konventionerna, att försäkrings-tagarens ställning skall stärkas, eftersom den-ne allmänt kan ses som den svagare i avtals-förhållandet.¹⁴ Detta är inte någon situation som försäkringsgivare är särskilt lyckliga över. Dessa har varit angelägna om att handlägg-ningen sker i det land där försäkringen med-delats och där försäkringsbolaget har hem-vist.

Prorogation av en försäkringstvist till en viss domstol är i princip inte tillåten enligt konventionerna. Brysselkonventionen änd-rades emellertid vid Storbritanniens tillträde så att det blev möjligt att prorogera tvister under försäkringar för sjö- och lufttransporter, vilket inte var möjligt enligt ursprungskonventionen.¹⁵ Försäkringsmarknaden i London hade denna ändring som ett krav inför förhandlingarna om tillträde till kon-ventionen.

Den europeiska regleringen om domsrätt har nu börjat slå igenom. I det nyligen av Högsta domstolen i Sverige avgjorda fallet med motortankern *Barbro*¹⁶ fann domstolen att Luganokonventionens regler, om att talan kunde väckas ”vid domstolen på den ort” där försäkringstagaren hade hemvist, gick före obligatoriska regler om dispasschförfarandet i svensk lag. Det råder således ingen tvekan om att en försäkringsgivare kan komma att bli tvungen att svara inför en domstol i ett annat land än sitt hemvistland. Det skall noteras att fallet *Barbro* rörde en tvist där svensk doms-rätt uppkom endast med stöd av Luganokon-ventionen.¹⁷

2.3 Reglering av domsrätt i villkoren

Försäkring av varor sker i de olika nordiska länderna efter liknande mönster. Normalt används villkor utarbetade i respektive land för import av varor. Vid export däremot används ofta engelska villkor eftersom dessa antas vara mera kända på de flesta ställen där handel bedrivs än de nordiska villkoren.¹⁸

I detta sammanhang skall uppmärksammas att samtliga villkor i de nordiska länderna har utformats mot bakgrund av de engelska villkoren. Den tysta revolution¹⁹ som omarbe-tandet av de engelska villkoren innebar, följ-des också av en revision i de nordiska länder-na. De engelska villkoren spelar således stor roll som bakgrundskunskap till de nordiska villkoren.

Även om de nämnda villkoren till sin yttre form skiljer sig från varandra kommer man vid tillämpningen av dem ganska nära var-andra i sakligt hänseende. En fråga där skill-nader även på den sakliga sidan kan iakttas är beträffande domsrätt. Dessa skillnader beror till stor del på att denna fråga för det mesta lämnats oreglerad i villkoren. Men även i fall där frågan har reglerats kan skillnader iakttas mot bakgrund av nationell rätt.

3. Konsekvenser för domsrätten genom regleringen i olika villkor

Konsekvenserna av de olika föreskrifterna i villkoren kommer att diskuteras i detta avsnitt. Härvid kommer utgångspunkten vara att en varuförsäkring meddelats av ett försäkringsbolag med hemvist i det behandlade landet. Normalt sett skulle således domsrätt finnas i det landet. Undersökningen avser dock att belysa huruvida villkorens föreskrifter påverkar domsrätten och huruvida föreskrifterna i villkoren kan sägas stå i överensstämmelse med Bryssel- och Luganoregleringen.

3.1 Försäkring på danska villkor

Varor försäkrades i Danmark till för några år sedan enligt dansk sjöförsäkringskonvention från år 1934. Mot bakgrund av kundernas berättigade krav på överskådlighet och enkelhet vid skadereglering moderniserades regleringen och man införde de *danske vareforsikrings betingelser* år 1989. Villkoren finns i form av utvidgade eller begränsade betingelser. Till detta kommer en rad specialbetingelser.

De danska villkoren innehåller ingen reglering av domsrättsfrågorna. Domsrättskonventionerna²⁰ får således direkt genomslag i varuförsäkringen. Ett försäkringsbolag med hemvist i Danmark som meddelar en fobköpare försäkring som alltså vara tvunget att svara i en tvist angående ersättning under försäkringen i dennes hemland, t.ex. Grekland. Detta framgår av Bryssel- och Luganokonventionernas artikel 8 första stycket (2).

Huruvida de danska reglerna avspeglar ett medvetet val att avstå från att reglera jurisdiktionsfrågan är inte helt lätt att avgöra. Det kan dock konstateras att Danmark vid tidpunkten för revisionen av villkoren redan var medlem av Europeiska unionen. Domsrättskonventionerna gällde således vid den tidpunkt som revisionen vidtogs i Danmark och det var

därför åtminstone möjligt att beakta den. Detta gjordes nu inte.

3.2 Försäkring på finländska villkor

I Finland saknar man i dag en sjöförsäkringsplan.²¹ Varor försäkras enligt *de allmänna transportförsäkringsvillkor för varor* av år 1993. Det bör dock tilläggas att man i Finland laborerar med en försäkring för handeln och en försäkring för konsumenter. Detta dubbel-spåriga system är man ensamma om i Norden. De allmänna villkoren för kommersiella förhållanden kan tecknas antingen som grundförsäkring eller som helförsäkring. Den senare täcker då varje fara med vissa undantag medan den förra endast täcker vissa uppräknade faror.

I de finländska villkoren finns en särskild regel som måste beaktas i samband med avgörande av domsrätten. Där stadgas i klausul 14 av villkoren för kommersiell försäkring av varor att tvist rörande ersättningsärendet, som grundar sig på avtal om sjöförsäkring, skall utredas av dispasschör. Övriga ersättningsärenden skall avgöras av domstol. I båda fallen avspeglar klausulen vad som ändå skulle gälla enligt lag.

Behörigheten att pröva en tvist om ersättning under en varuförsäkring avgörs således även i Finland av de inhemska reglerna för domsrätt eller, såvitt tvisten faller under domsrättskonventionerna, av reglerna i dessa.²² Trots att regleringen i de finländska villkoren ser något annorlunda ut till sin utformning än den danska visar det sig i sakligt hänseende att regleringarna inte avviker särskilt mycket från varandra. En försäkringsgivare kan, på samma sätt som enligt en försäkring på danska villkor, komma att bli skyldig att gå i svaromål i ett annat land än hemvislandet.

3.3 Försäkring på norska villkor

I Norge tecknas transportförsäkring av varor enligt *villkor för transportförsäkring av varor* av år 1995.²³ Försäkringen kan tas ut på tre olika nivåer varav de två lägre nivåerna endast avser uppräknade faror. Helförsäkringen täcker däremot alla faror såvitt dessa inte är undantagna.

I de norska villkoren har man tagit uttrycklig ställning till domsrättsförhållandet. I § 59 av varuvillkoren föreskrivs att tvist rörande försäkringsförhållandet skall avgöras av de ordinarie domstolarna i den domkrets där sällskapet har sitt huvudkontor. Denna bestämmelse är en s.k. prorogationsklausul. Sådana får derogationsverkan inte bara enligt norsk rätt²⁴ utan också, i princip, enligt Luganokonventionen.²⁵ Detta innebär att andra domsregler sätts ur spel och tvisten kommer att handläggas i enlighet med prorogationshänvisningen.

Viss försiktighet måste dock iakttas när prorogation används i försäkringssammanhang inom området för Luganokonventionen. Enligt artikel 12 i Luganokonventionen²⁶ kan avvikelse genom avtal från föreskrifterna beträffande domsrätt i försäkringstvister endast ske i vissa situationer. I här aktuellt avseende är det främst föreskriften i klausul 12.5 konventionen²⁷ som är av intresse. Enligt denna kan avvikelse nämligen ske om försäkringskontraktet hänför sig till vissa i artikel 12A av konventionen²⁸ uppräknade risker. De risker som är av intresse beträffande transportförsäkring av varor finns upptagna i artikel 12A (b) Luganokonventionen.²⁹ Av denna regel framgår att prorogation till viss domstol, med avvikelse från reglerna om jurisdiktion för försäkringstvister i konventionerna, endast är tillåten i vissa fall.³⁰ Dessa är de där den försäkrade risken är gods under transport när transporten helt eller delvis sker med havsgående fartyg eller luftfartyg.

En prorogationsklausul i en transportförsäkring av varor kan mot denna bakgrund medföra problem. En transport kan ju som bekant inte enbart ske med skepp eller luftfartyg, utan även med transportmedel på land. I allt högre grad sker transporten med enbart landbaserade transportmedel. För sådana transporter är prorogation inte möjlig enligt konventionen. En prorogationsklausul som uppfyller konventionens krav skulle därför med nödvändighet bli invecklad och otydlig. Den skulle få utformas olika beroende på transportmedel. Så har emellertid prorogationsklausulen i de norska villkoren inte utformats och den strider således mot konventionens krav i dessa avseenden.

3.4 Försäkring på svenska villkor

I Sverige har det sedan lång tid funnits särskilda villkor för försäkring av varor. Den senaste utgåvan är *Allmänna villkor för transportförsäkring av varor* vilka trädde i kraft den 1 april 2000. Försäkringen kan på samma sätt som de norska tecknas på tre olika nivåer.

I Sverige har i de nya varuvillkoren intagits en skiljeklausul med lite speciell karaktär. Tvist om rätt att utfå ersättning under en transportförsäkring för varor skall hänskjutas till avgörande genom skiljeförfarande. Till skiljeman utses i villkoren dispaschören i Sverige. Reglerna framgår av klausul 17 av villkoren.³¹

Bryssel- och Luganokonventionerna berör inte skiljeförfaranden. Sådana förfaranden är nämligen undantagna från de europeiska domsreglernas tillämpning.³² En skiljeklausul medför således att konventionerna inte kommer till användning på tvisten. Var tvisten skall handläggas avgörs i stället av skiljeklausulen. Frågan är då om skiljeklausulen i de nya villkoren är sådan som krävs enligt de europeiska domsreglerna för att tillämpningen av dessa skall vara uteslutna. Enligt min mening är det onekligen så.

De allmänna förutsättningarna för skiljeavtal skall anses föreligga är att föremålet för skiljeförfarandet är angivet samt att det klart framgår att tvisten skall hänskjutas till skiljeförfarande. I villkoren finns det en klar och tydlig hänvisning om att tvisten skall hänskjutas till avgörande genom skiljeförfarande. Således föreligger grundförutsättningarna för att det skall vara fråga om ett skiljeavtal. Den försäkrade kan därför inte få jurisdiktion i sitt hemvistland enligt de europeiska domsrättsreglerna oavsett om denna är försäkringsstagare eller försäkringshavare.³³

3.5 Försäkring på engelska villkor

Som redan framhållits sker transportförsäkring av varor i Norden ofta på engelska villkor även i de fall försäkringsgivaren bedriver sin verksamhet i någon av de nordiska länderna. Man måste därför fråga sig vad detta får för betydelse för jurisdiktionsfrågan. De normala reglerna i *lex fori* i varje enskilt nordiskt land kommer att avgöra frågan eftersom de engelska villkoren inte innehåller några bestämmelser om domsrätt.

Sett ur försäkringsgivarens synvinkel innebär det att reglerna om svarandens hemvist bildar utgångspunkt och att tvisten därför skall handläggas i försäkringsgivarens hemvistland. Om tvisten kommer upp under Bryssel- eller Luganokonventionernas område finns dock möjlighet för den försäkrade att väcka talan vid domstol på den ort där försäkringstagaren har sin hemvist. Skulle tvisten komma upp under Bryssel I-förordningens område skulle tvisten kunna hamna också i den försäkrades eller förmånstagarens hemvistland.

Exempel: Ett svenskt försäkringsbolag har försäkrat en leverans av skolåder som av den svenska säljaren skall sändas till Spanien för att där tas emot av en köpare. Försäkringen är tecknad på engelska villkor. Försäljningen genomförs och försäkringen tas ut av köpa-

ren. När godset anländer till Spanien upptäcks att lädret är möjligt varför köparen, som skadelidande under försäkringen, begär ersättning av den svenska försäkringsgivaren. Var skall denna tvist handläggas? I de engelska villkoren som gäller för försäkringen finns inget uttryckligt stadgande i frågan. Eftersom det är fråga om länder som ligger inom Brysselkonventionens tillämpningsområde skall denna konvention tillämpas fullt ut. Köparen som försäkringstagare kan därför enligt artikel 8 första stycket (2) konventionen,³⁴ väcka talan mot försäkringsgivaren vid domstol i den ort där han eller hon har sin hemvist. Tvisten kan således komma att handläggas i Spanien. Hade försäkringen tecknats på svenska villkor hade tvisten handlagts genom skiljeförfarande i Sverige.

4. Avslutning

Vad kan man då dra för slutsatser av den ovan gjorda undersökningen av de olika villkoren för transportförsäkring av varor. Till en början kan konstateras att Bryssel- och Luganokonventionerna inte alltid beaktats när villkoren utformats.

För finländsk del var det inte aktuellt att göra detta vid den senaste revisionen eftersom domsrättskonventionerna inte trätt i kraft när varuvillkoren utarbetades. Övriga nordiska länder har kunnat beakta konventionernas regler men tycks inte ha gjort detta i någon nämnvärd utsträckning.

I Danmark har man valt att lämna frågan oreglerad. Detta förefaller ha skett utan närmare överväganden i anslutning till Bryssel- och Luganokonventionerna, vilket medför den konsekvensen att en tvist kan komma att handläggas vid försäkringstagarens hemvistort. Nu är väl detta inte så betungande i och för sig, men frågan är om försäkringsgivarna har räknat med det som ett verkligt alternativ till försäkringsgivarens hemvistforum.

För norsk rätts del uppkommer komplicerade frågor på grund av den prorogationsklausul som flutit in i varuförsäkringsvillkoren. Dessa problem kommer att öka i omfattning, särskilt mot bakgrund av att landtransporter kan förväntas ta andelar från sjötransporterna genom nya infrastrukturer. Genom att gods kan transporteras ända ned till kontinenten utan att till någon del transporteras till sjöss innebär den norska lösningen att man kommer i konflikt med Luganokonventionens prorogationsbestämmelser för försäkringstvister. För sådana fall kommer klausulen att sättas åt sidan och handläggning kan komma att ske i försäkringstagarens hemvistland. Dessa konsekvenser har dock varit klara för marknadens parter när de senaste villkoren antogs.³⁵

Slutligen har vi de svenska villkoren med en skiljeklausul. Denna lösning garanterar i och för sig att försäkringstvister skall handläggas vid försäkringsgivarens hemvistforum. Emellertid kan man ifrågasätta dessa villkor, liksom de norska, utifrån den tvåspårighet som finns genom försäkring av varor på dels inhemska villkor, dels engelska villkor. Sker försäkring på engelska villkor i stor omfattning faller ju garantin för tvistbehandling vid försäkringsgivarens hemvistforum bort i en stor del av tvisterna.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att vår resa från de nordiska länderna till Bryssel och Lugano ger vid handen att jurisdiktionsfrågor beträffande tvister kring försäkringsersättning på grund av skador på transporterade varor skapar ett komplicerat mönster. Det förefaller mer vara slumpen än överlagda val som avgör var en sådan tvist kommer att avgöras.

Noter

¹ Texten till Brysselkonventionen finns bifogad till lagen (1998:358) om domstols internationella behörighet och om verkställighet av utländska domar enligt Brysselkonventionen.

Den konsoliderade texten till Brysselkonventionen efter 1989 finns också i OJ 1990 C 189.

² Texten finns bifogad till lagen (1992:794) om domstols internationella behörighet och om verkställighet av utländska domar enligt Luganokonventionen. Se angående Luganokonventionens text också OJ 1988 L 319 s. 9.

³ Det skall uppmärksammas att nya regler som skall ersätta Brysselkonventionen antagits genom Rådets förordning (EG) nr 44/2001 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (se EGT 2001 L 12/1). Denna s.k. Bryssel I-förordningen skall gälla från 1 mars 2002. Se vidare om detta i Lennart Pålsson, "Revision av Bryssel- och Luganokonventionerna" i *SvJT* 2001 s. 373.

⁴ För dansk del se Allan Philip, *Dansk international privat- og processret*. 3 udg. København: Juristforbundets forlag, 1976, s. 88ff. För norsk rätts del se *Gaarders innføring i internationalprivatrett*, ved Hans Petter Lundgaard, 3 udg., Oslo: Universitetsforlaget, 2000 s. 47 f.

⁵ N. Gärde, Thore Engströmer, Tore Strandberg och Erik Söderlund, *Nya rättegångsbalcken* (1949) s. 82.

⁶ Michael Bogdan, *Svensk internationell privat- och processrätt*, 4 uppl. (1992 med supplement 1997) s. 107.

⁷ NJA II 1943 s. 97.

⁸ NJA 1923 s. 202.

⁹ Se artikel 1.4 Bryssel- och Luganokonventionerna samt motsvarande regler i artikel 2–7 Bryssel I-förordningen.

¹⁰ Se artikel 2-6 Bryssel- och Luganokonventionerna samt motsvarande regler i artikel 8–14 Bryssel I-förordningen.

¹¹ Det sagda följer av artikel 7–12 Bryssel- och Luganokonventionerna samt motsvarande regler i artikel 8-14 Bryssel I-förordningen.

¹² Reglerna framgår av artikel 8 första stycket 2 Bryssel- och Luganokonventionerna.

- ¹³ Artikel 9.1 (b) Bryssel I-förordningen.
- ¹⁴ Prop. 1991/92:128 s. 112 och Lennart Påls-son, Bryssel- och Luganokonventionerna, Stockholm: Norstedts, 1995 s. 115 f. Denna syn måste anses som tveksam i sjöförsä- ringssammanhang.
- ¹⁵ Prorogationsreglerna återkommer jag till i avsnitt 3.3.
- ¹⁶ NJA 2000 s. 3.
- ¹⁷ Jfr det ovan refererade fallet med *Axel Johns-son* NJA 1923 s. 202.
- ¹⁸ Se svensk dispasch nr 3027, given den 7 januari 2000, vilken publiceras i Nordiske domme i sjöfartsanliggender år 2000.
- ¹⁹ Geoffrey Hudson & Jeff Allen, *The Institute Clauses*, 3rd ed., London: LLP, 1999, s. 1.
- ²⁰ Danmark har inte anslutit sig till Bryssel I-förordningen.
- ²¹ En plan håller dock på att utarbetas.
- ²² För finländsk del uppkommer också fråga om dispaschörens behörighet på motsvarande sätt som i Sverige, se nedan och det svenska fallet *Barbro* NJA 2000 s. 3.
- ²³ Cefor form nr 252.
- ²⁴ Se *Gaarders innføring i international privat-rett*, ved Hans Petter Lundgaard, 3 udg., Oslo: Universitetsforlaget, 2000 s. 60 f.
- ²⁵ Norge är anslutet endast till Luganokonven- tionen varför jag i detta avsnitt endast hänför mig till denna. Motsvarande frågor uppkom- mer dock även vid tillämpning av Bryssel- regleringen.
- ²⁶ Se motsvarande regel i artikel 13 Bryssel I- förordningen.
- ²⁷ Se motsvarande regel i artikel 13.5 Bryssel I- förordningen.
- ²⁸ Se motsvarande regel i artikel 14 Bryssel I- förordningen.
- ²⁹ Se motsvarande regler i artikel 14.1 (b) Brys- sel I-förordningen.
- ³⁰ Allan Philip, *EU-IP*. 2 udg., København: Jurist- og økonomiforbundet Forlag, 1993, s 89 ff.
- ³¹ Se närmare angående olika frågeställningar i anslutning till klausulen Svante O. Johansson ”Skiljeförfarande enligt nya kasko- och varu- försäkringsvillkor” i *JT* 2000/01 s. 439 ff.
- ³² Se artikel 1 andra stycket 4 av Bryssel- och Luganokonventionerna samt motsvarande regler i artikel 1.2 (d) Bryssel I-förordningen.
- ³³ Det skall uppmärksammas att försäkringen överläts till en tredje man, köparen, vid inter- nationell handel. Vissa utländska rättsord- ningar har till skillnad mot svensk rätt upp- ställt formkrav på skiljeklausulen. Det upp- ställs inte bara ett skriftlighetskrav utan också i vissa rättsordningar krav på att parten skall ha undertecknat avtalet. Detta kan leda till att skiljeavtalet kan komma att bedömas som ogiltigt i vissa utländska rättsordningar.
- ³⁴ Se motsvarande regel i artikel 9.1 (b) Bryssel I-förordningen.
- ³⁵ Se kommentaren till § 59, andra stycket, av de norska villkoren.