

Lena Sisula-Tulokas

TRANSPORT- RÄTTENS GRUNDER



LAKIMIESLIITON KUSTANNUS

Civilrätt
Sjö- o transp.rätt

HÖGSTA DOMSTOLENS KAMMARI
BIBLIOTEKET

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv>

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

- Kopiera och vidare distribuera materialet oavsett medium eller format
- Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

- Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.
- Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.
- Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

TRANSPORTRÄTTENS GRUNDER

Lena Sisula-Tulokas

TRANSPORTRÄTTENS GRUNDER

HÖGSTA DOMSTOLENS KANSLI
BIBLIOTEKET

JURISTFÖRBUNDETS FÖRLAG
Helsingfors 1992

© 1992 JURISTFÖRBUNDETS FÖRLAG och
Lena Sisula-Tulokas

Omslag: Timo Huhtala

ISBN 951-640-607-6

Multiprint Helsingfors 1992

FÖRORD

“Utrikeshandelns avtal spelar en liten roll i den juridiska undervisningen i Finland. Delvis beror detta på att det är ont om undervisningsmaterial i ämnet. Denna bok har till syfte att eliminera en del av denna brist.” Med dessa ord inledde *Leif Sevón* år 1978 läroboken *Transporträtten i huvuddrag*. I dag, 14 år senare, kan man fortfarande dela dessa tankar och särskilt förhoppningen att någon skriver läroboken Utrikeshandelsrätt I som behandlar internationella köp och betalningar. I den här helheten skulle transporträtten ingå i den andra delen och utgöra Utrikeshandelsrätt II.

Transporträtten är ett levande område som utvecklas mycket snabbt. Det som skrevs i går kan vara gammalt i dag. *Transporträtten i huvuddrag* är på många punkter ohjälpligen föråldrad. Denna bok är avsedd att ersätta den gamla boken. Problemet med gammalt och nytt har varit mycket konkret under arbetets gång. Exempelvis är det nordiska revideringsarbetet av sjölagens centrala kapitel om styckegodstransporter så gott som slutfört. I texten har därför behandlats de “nya” reglerna, ofta vid sidan av de gamla.

Justitierådet *Leif Sevón* har läst igenom manuskriptet, här och där med en igenkännande nick, får man hoppas. Jag vill tacka honom för värdefulla kommentarer. Byråsekreterare *Harriet Napari* har skickligt skött om renskrivningen. Min klasskamrat *Susanna Frankenhaeuser* har än en gång lojalt ställt upp vid korrekturläsningen, det är jag mycket tacksam för.

Arbetet har understötts genom bidrag från *Sjöfartsstiftelsen*, *Werner Hacklins Stiftelse* och *Stiftelsen för Åbo Akademi*. Tryckeriet *Multiprint* har effektivt skött om tryckningen av boken. Jag vill också tacka *Juristförbundets Förlag* som åtagit sig att förlägga boken, väl medvetet om att svenskspråkig juridisk litteratur ytterst sällan blir någon försäljningsframgång.

Helsingfors 6.6.1992
Lena Sisula-Tulokas

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ALLMÄNNA DELEN

KAPITEL 1. ALLMÄN ORIENTERING

I. INLEDNING	3
II. TRANSPORTRÄTTENS ROLL I HANDELN	4
III. TRANSPORTFORMERNA	6
1. Godstransporter	6
11. Sjötransporter	6
12. Vägtransporter	8
13. Järnvägstransporter	8
14. Flygtransporter	9
15. Successiva transporter	9
2. Passagerartransporter	10

KAPITEL 2. TRANSPORTAVTALETS AVTALSPARTER OCH ANDRA MEDAGERANDE

I. TRANSPORTÖREN OCH TRANSPORTKUNDEN	12
1. Transportören✓.....	13
2. Transportkunden	13
II. SPEDITÖREN OCH ANDRA MEDVERKANDE	14
1. Speditören, mångsysslaren i transporträtten	14
11. Vad är spedition?	14
12. NSAB	15
2. Andra medverkande	16

KAPITEL 3. RÄTTSKÄLLORNA

I. DEN TRANSPORTRÄTTSLIGA LAGSTIFTNINGEN	19
1. Sjötransporter	19
2. Vägtransporter	21
3. Järnvägstransporter	21
4. Flygtransporter	22
5. Multimodala transporter	24

VIII

II. DEN KONVENTIONSBASERADE LAGSTIFTNINGEN	24
1. Varför internationella konventioner?	24
2. Vissa lagtekniska frågor	25
3. Speciell tolkning?	26
III. DISPOSITIV ELLER TVINGANDE RÄTT?	27
1. Varför så ofta tvingande rätt?	27
2. När tvingande rätt?	29
3. De tvingande bestämmelserna och den internationella privaträtten	30
4. Vilken konventionsbaserad lag?	31
IV. ÖVRIGA TRANSPORTRÄTTSLIGA RÄTTSKÄLLOR	32
1. Transporträttens avtal är ofta standardavtal	32
2. Sedvänja och handelsbruk	33
3. Rättspraxis	34
4. Doktrin	34

KAPITEL 4. PARTERNAS FÖRPLIKTELSE OCH ANSVAR

I. TRANSPORTKUNDENS PRESTATION OCH ANSVAR	36
1. Huvudförpliktelsen, att betala frakt	36
2. Avlämnandet	37
3. Mottagandet	38
II. TRANSPORTPRESTATIONEN OCH TRANSPORTÖRENS ANSVAR	39
1. Vem ansvarar transportören för?	39
2. Transportprestationens uppbyggnad och det därmed förknippade ansvaret	40
21. Fortskaffningsansvaret	41
22. Dröjsmålsansvaret	42
23. Redovisningsansvaret	42
24. Uppgiftsansvaret	43
25. Sakskadeansvaret	44
26. Utlämningsansvaret	44
III. TRANSPORTÖRENS SAKSKADEANSVAR	45
1. Ansvarsperioden	45
2. Ansvarsgrunden	46
3. De beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna	48

4. Varför finns ansvarsbegränsningarna?	49
5. När sätts ansvarsbegränsningarna ur spel?	50

KAPITEL 5. DE KORTA REKLAMATIONS- OCH PRESKRIPTIONSTIDERNA

I. FRISTERNAS STORA BETYDELSE	53
II. REKLAMATION	53
III. PRESKRIPTION	54

KAPITEL 6. TRANSPORTDOKUMENTENS ROLL I UTRIKESHANDELN

I. DET ANRIKA KONOSSEMENTET	56
1. Konossementet, nyckeln till varan	56
2. Får konossementet ge vika för sjöfraktsedeln?	57
3. Ett elektroniskt konossement	58
II. KONOSSEMENT OCH FRAKTSEDEL	58
1. Dokumentens gemensamma funktioner	58
2. Förfoganderättens kommersiella betydelse	60
3. Skillnaderna mellan dokumenten kommer fram i förfoganderättsmekanismen	60
31. Under transporten	61
32. På bestämmelseorten	62

KAPITEL 7. FÖRSÄKRING OCH ANNAN RISKFÖRDELNING

I. RISKFÖRDELNING	65
II. DET TRANSPORTRÄTTSLIGA SYSTEMET OCH TRANSPORTÖRENS FÖRSÄKRINGSTÄCKNING	65
III. VARUFÖRSÄKRINGEN	67

KAPITEL 8. SÄRDRAGEN I ETT NÖTSKAL

I. FEM PUNKTER	68
----------------------	----

SPECIELLA DELEN**KAPITEL 9. SJÖTRANSPORTER**

I. INLEDNING	71
1. Utvecklingsdrag	71
2. Den tvingande regleringens tillämpningsområde	72
21. Styckegodskriteriet	73
22. Det geografiska kriteriet	73
23. Tidskriteriet	74
3. Vem är vem?	75
II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN	76
1. Den inledande fasen före transporten	76
11. Ingående av transportavtal	76
12. Vem skall sköta om vad?	77
a. Godsets avlämnande	77
b. Farligt gods	78
c. Betalning av frakt	79
d. Transportörens skyldighet att tillse att fartyget är sjövärdigt	79
2. Transporten	80
21. Transportörens skyldigheter	80
22. Hävning under transport	81
3. Utlämnande av godset	81
III. ANSVARSFRÅGOR	82
1. Vem svarar transportören för?	82
11. Transportörens principalansvar	82
12. Transportörens ansvar för undertransportör	83
2. Hur är transportörens ansvar uppbyggt?	83
21. Det sjörättsliga globalansvaret	83
22. Det egentliga transportansvaret	84
3. Ansvar förknippat med utförande av transporten	85
31. Saksador	85
A. Transportörens skadeståndsansvar	85
1. Ansvarsperioden	85
2. Ansvarsgrunden	85
3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna	88

B. Avsändarens skadeståndsansvar	90
32. Dröjsmålsskador	90
4. Ansvar förknippat med uppgifterna i konossement och fraktbrev	91
41. Konossementet	91
A. Transportörens ansvar för konossementsuppgifterna	93
B. Avlastarens ansvar för konossementsuppgifter	96
42. Sjöfraktbrevet	96
5. Ansvar förknippat med godsets utlämnande	97
51. Konossement	97
52. Sjöfraktsedel	97
IV. KONFLIKTLÖSNING	98
1. Reklamation och preskription	98
2. Domstol	98

KAPITEL 10. VÄGTRANSPORTER ✓

I. INLEDNING	100
1. Utvecklingsdrag	100
2. Den tvingande regleringens tillämpningsområde	100
21. Inrikes- och internationella transporter	101
22. Vissa transporter undantagna	101
II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN	102
1. Den inledande fasen före transporten	102
11. Ingående av transportavtalet	102
12. Vem skall sköta om vad	103
a. Godsets avlämnande	103
b. Lastning och stuvning	103
c. Farligt gods	104
d. Betalning av frakt	104
e. Transportörens skyldigheter att tillse att fordonet är i skick	104
2. Transporten	105
3. Utlämnande av godset	105
III. ANSVARSFRÅGOR	106
1. Vem ansvarar transportören för? ✓	106
11. Transportörens principalansvar	106

12. Transportörens ansvar för transport som han inte själv utför	106
2. Ansvar förknippat med utförande av transporten	107
21. Sakskador	107
A. Transportörens skadeståndsansvar	107
1. Ansvarsperioden	107
2. Ansvarsgrunden	108
3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna	110
B. Avsändarens skadeståndsansvar	111
22. Dröjsmålsskador	112
3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktbrevet	112
A. Transportörens skadeståndsansvar	113
B. Avsändarens skadeståndsansvar	113
4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande	113
A. Transportörens skadeståndsansvar	113
IV. KONFLIKTLÖSNING	115
1. Reklamation och preskription	115
2. Domstol	116

KAPITEL 11. JÄRNVÄGSTRANSPORTER

I. INLEDNING	117
1. Utvecklingsdrag	117
2. Regleringens tillämpningsområde	117
21. COTIF	117
22. Samtrafikavtalet	118
23. JBF	118
II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN	119
1. Den inledande fasen före transporten	119
a. Ingående av transportavtalet	119
b. Godsets avlämnande för transport	120
c. Betalning av frakt	120
2. Transporten	121
3. Utlämnande av godset	121
III. ANSVARSFRÅGOR	122
1. Vem svarar transportören för?	122

2. Ansvar förknippat med utförande av transporten	122
21. Sakskador	122
A. Järnvägens skadeståndsansvar	122
1. Ansvarsperioden	123
2. Ansvarsgrunden	123
3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna	124
B. Avsändarens skadeståndsansvar	125
22. Dröjsmålsskador	125
3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktsedeln	126
A. Järnvägens ansvar	126
B. Avsändarens ansvar	126
4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande	127
A. Järnvägens ansvar	127
B. Mottagarens ansvar	127
IV. KONFLIKTLÖSNING	128
1. Reklamation och preskription	128
2. Domstol	128

KAPITEL 12. LUFTTRANSPORTER

I. INLEDNING	129
1. Utvecklingsdrag	129
2. Regleringens tillämpningsområde	129
II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN	131
1. Den inledande fasen före transporten	131
11. Ingående av transportavtalet	131
12. Vem skall sköta om vad?	132
2. Transporten	132
3. Utlämnande av godset	133
III. ANSVARSFRÅGOR	133
1. Vem ansvarar transportören för?	133
11. Transportörens principalansvar	133
12. Transportörens ansvar för undertransportör	134
13. Genomgångstransporter	134
2. Ansvar förknippat med utförande av transporten	134
21. Sakskador	134

XIV

A. Transportörens ansvar	134
1. Ansvarsperioden	134
2. Ansvarsgrunden	135
3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarn	136
B. Avsändarens ansvar	137
22. Dröjsmålsskador	137
3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktsedeln	137
A. Transportörens ansvar	137
B. Avsändarens ansvar	138
4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande	138
A. Transportörens ansvar	138
B. Mottagarens ansvar	139
IV. KONFLIKTLÖSNING	139
1. Reklamation och preskription	139
2. Domstol	139

KAPITEL 13. MOT ETT ENHETLIGT ANSVARSSYSTEM?

I. INLEDNING	141
II. MULTIMODALA TRANSPORTER	142
1. Terminologi och presentation av problemenområden	142
2. Lagstadganden om multimodala transporter	143
21. Vägtransporterna	143
22. Järnvägsrätten	144
23. Lufttransporter	145
3. Reglering med standardvillkor	145
31. Allmänt	145
32. UNCTAD/ICC Rules	146
4. Konventionen om multimodala transporter	147
5. Wienkonventionen om terminaloperatörens ansvar	147
III. SPEDITÖRENS ANSVAR ENLIGT NSAB	149
1. NSAB, ansvarsreglering genom standardvillkor	149
2. Speditörsuppdraget	149
3. Speditörens ansvar	150
31. Speditörens transportöransvar	150
32. Speditörens förmedlaransvar	151

33. Speditörens ansvar för lagring	151
4. Uppdragsgivarens ansvar	152
5. Speditörens panträtt	152
6. Reklamation, preskription och procedur	152

KAPITEL 14. PASSAGERARTRANSPORTER

I. INLEDNING	154
II. SJÖTRANSPORTER	154
1. Lagstiftningen	154
2. Nyckelbegrepp	155
3. Avtalets ingående	156
4. Parternas skyldigheter	157
5. Transportörens ansvar	158
6. Konfliktlösning	161
III. JÄRNVÄGSTRANSPORTER	162
1. Lagstiftningen	162
2. Transportavtalet och transportplikten	164
3. Järnvägens ansvar	164
31. Skada på person och handresgods	164
32. Dröjsmålsskada	166
33. Ansvar för resgods	166
4. Konfliktlösning	167
IV. LUFTTRANSPORTER	167
1. Lagstiftningen	167
2. Avtalets ingående	168
3. Transportörens ansvar	169
4. Konfliktlösning	171
V. PAKETRESOR OCH TRANSPORTANSVARET	172
<i>BILAGOR</i>	<i>175</i>
<i>FÖRKORTNINGAR</i>	<i>201</i>
<i>SAKREGISTER</i>	<i>204</i>
<i>RÄTTSFALLSREGISTER</i>	<i>207</i>

ALLMÄNNA DELEN

Kapitel 1. Allmän orientering

I. INLEDNING

Transporträtten som juridisk disciplin har vissa särdrag. Den transporträttsliga lagstiftningens bakgrund är exempelvis utpräglat internationell, vilket leder till en något "annorlunda" lagtolkning än vad vi är vana vid då det är fråga om ren nationell rätt. Internationell lagstiftning blir allt vanligare på andra områden inom juridiken. Transporträttens långa traditioner att arbeta med internationell rätt har kanske någonting att ge den övriga juridiken. Ett annat särdrag är transportörens begränsade ansvar. Exempelvis de lagstadgade beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna kan komma som obehagliga överraskningar för den transportkund som inte känner till ansvarssystemet. Köparen av ett parti nya datamaskiner vilka totalförstörs under biltransporten blir sannolikt bestört när han får höra att transportörens lagstadgade ansvar är begränsat till c. 49 mk per kilo av det totalförstörda godset.

Bokens övergripande syfte är att göra transporträtten mindre främmande och att samtidigt få fram att det rör sig om ett dynamiskt och internationellt rättsområde. På ett mera realistiskt plan är syftet att ge en grundläggande allmän orientering i transporträttens huvuddrag. Transporten ses som ett led i den allmänna varuomsättningen, inom såväl den nationella som den internationella handeln. Transportverksamheten granskas ur transportkundens synvinkel. Ansvarsfrågorna vid styckegods-befordran är det centrala.

Framställningen är indelad i en allmän och en speciell del. I den allmänna delen redogörs för grundstrukturerna i den transporträttsliga lagstiftningen, särskilt för hur transportörens ansvar är uppbyggt och hur transportdokumenten fungerar. Avsikten är att plocka fram transporträttens viktigaste särdrag. Strävan är med andra ord att i denna första del ge läsaren en transporträttslig grunddos.

Den andra delen behandlar mer detaljerat regleringen av de olika transportsätten. Lagstiftningen om sjö-, väg-, järnvägs-, flygtransporter och multimodala transporter behandlas var för sig. Passagerartransporterna genomgås särskilt i slutet av framställningen. Andra delen är avsedd att kunna användas som en handbok.

Transporträttens mer avancerade specialproblem får en styvmoderlig

behandling i denna framställning. Flera sektorer av juridiken, som kan räknas in under transporträttsbegreppet i vid mening, förbigås helt. Det gäller exempelvis transportnäringens särskilda arbets-, skatte- och krediträttsliga frågeställningar, det gäller transportpolitiken o.s.v. Den komprimerade och förenklade framställningen kompletteras i viss mån genom litteraturhänvisningarna i slutet av varje kapitel. De är avsedda att tjäna som första hjälpmedel vid fördjupade studier. Litteraturhänvisningarna ger antydningar om var man kan hitta mera material. Hänvisningarna är ingalunda fullständiga. Beträffande äldre litteratur hänvisas generellt till motsvarande uppgifter i *Sevón – Sisula*, Kuljetus-oikeuden pääkohdat 1983.

II. TRANSPORTRÄTTENS ROLL I HANDELN

Godstransporten är normalt ett led i en handelstransaktion. Köpavtalet är det basavtal som kommer att styra flera andra avtal, såsom transport-, finansierings- och försäkringsavtal. Ett vanligt köp, speciellt inom utrikeshandeln, är en komplicerad avtalshelhet med flera avtal och avtalsrelationer. Om transaktionen inte genomförs avtalsenligt bör man först analysera *i vilken eller vilka avtalsrelationer störningen skett*: Är det t.ex. i

- *köpavtalet* och relationen mellan säljaren och köparen,
- *transportavtalet* och relationen mellan säljaren/köparen och transportören,
- *försäkringsavtalet* och relationen mellan säljaren/köparen och försäkringsgivaren,
- *finansieringsavtalet* och relationen mellan säljaren/köparen och finansiären.

Avtalen är separata. Parterna är olika. Förpliktelserna på grund av avtalen är olika. Också påföljdsalternativen vid avtalsbrott kan vara helt olika. Men samtidigt är de separata avtalen och avtalsrelationerna invälda i varandra och bildar en funktionell helhet. I köpavtalet avtalar parterna om de centrala köprättsliga frågorna såsom pris, kvalitet, leveranstidpunkt o.s.v. Utöver detta kan parterna också överenskomma om när risken skall övergå från säljaren till köparen, vilkendera part som sköter om olika praktiska åtgärder, t.ex. ordnar transport och försäkring, import- och exportklarering och vem som står för kostnaderna. Parterna använder sig härvid vanligtvis av etablerade leveransklausuler, speciellt de av Internationella handelskammaren utarbetade *INCOTERMS 1990*.

INCOTERMS har en lång historia som går tillbaka till 1936 men villkoren har reviderats ett flertal gånger. I INCOTERMS 1990 har beaktats den senaste utvecklingen såväl inom transport- som datatekniken.

INCOTERMS erbjuder 13 olika väl genomarbetade leveransvillkor. Vilket avtalspaket parterna väljer beror på ett flertal faktorer, såsom typen av gods, parterna och deras inbördes styrkeförhållande, transportsättet o.s.v.

INCOTERMS är indelade i 4 olika huvudgrupper. I den första, E-gruppen, ligger ansvaret för såväl risken, kostnaderna som åtgärderna i huvudsak på köparen för att stegvis i C-, F- och D-gruppen allt mer skjutas över på säljaren.

De klausuler som traditionellt brukar illustrera köprättsliga framställningar är FOB- och CIF-villkoren. Som en mycket grov karaktäristik av de aspekter som rör transporterna, kan man framhålla att det är FOB-köparens skyldighet att ingå transportavtalet från och med lastningshamnen. Risken övergår på köparen när varan passerat fartygets reling. I CIF-köpet är det säljaren som ingår transportavtalet. Det oaktat övergår risken på köparen vid samma tidpunkt som i FOB-köpet, d.v.s. när varan passerar godsets reling i lastningshamnen.

Om parterna inte kommit överens om *riskfördelningen* blir *köplagarnas* dispositiva stadganden gällande (eller motsvarande stadganden som utpekas av internationellt privaträttsliga regler). Vid distansköp innebär det att risken övergår från säljaren till köparen då varan överlämnats till en självständig transportör (KöpL § 7 och 13, FN-konventionen art. 67). Ett liknande riskfördelningssystem återfinns i vissa av INCOTERMS vanliga leveransvillkor (enligt t.ex. CIF & FOB övergår risken vid fartygets reling i lastningshamnen). Det betyder, att också om varan totalförstörs under transporten, blir köparen tvungen att betala hela köpeskillingen, d.v.s. köparen måste betala för någonting han aldrig får. Vänder han sig i sin tur mot transportören med sitt skadeståndskrav för att få sin förlust täckt, kan det visa sig att transportören med stöd av lag är helt ansvarsfri eller att hans ansvar är beloppsmässigt begränsat så att det bara täcker en liten del av den egentliga skadan. Exempelvis får vår datamaskinsköpare bara 49 mk per kilo av maskinernas vikt. Det ställer köparen i en besvärlig situation.

Risken drabbar på motsvarande sätt säljaren om parterna kommit överens om att tillämpa leveransklausuler av typen INCOTERMS "DDP" (Delivered Duty Paid) eller "Fritt", enligt vilka risken för distanstransporten bärs av säljaren.

Vanligtvis har dock den part som bär risken en varuförsäkring som täcker skadan (se bl.a. lösningarna i INCOTERMS). Skadan slussas sålunda

oftast vidare för reglering mellan varuförsäkraren och transportörens assurandör.

Betalningen av varans pris sammanlänkas ofta med transportavtalet, t.ex. så att priset skall betalas eller växel accepteras mot transportdokument eller såsom efterkrav. Efterkrav innebär att transportören skall driva in priset av köparen när han lämnar ut godset. De olika avtalen griper sålunda in i varandra och det blir fråga om ett komplicerat samspel mellan dem.

III. TRANSPORTFORMERNA

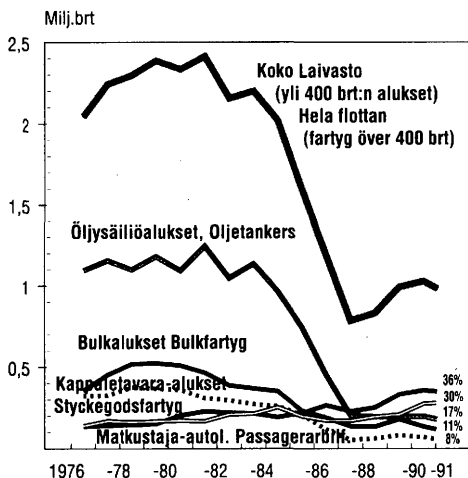
Vid beskrivning av transportverksamheten har man traditionellt utgått från en indelning enligt transportmedel. Lagstiftningen är uppbyggd på denna grund. Utgångspunkten är de fyra huvudtransportsätten, transporter till sjöss, på väg, med järnväg och i luften.

Indelningen är inte uttömmande. Man har t.ex. utvecklat mellanformer av vissa transportmedel, såsom sväware. Viktiga godstransporter sker genom rörledningar och på löpande band. I denna framställning behandlas emellertid endast de fyra traditionella transportmedlen och kombinationer av dem. Övriga transporter spelar en så obetydlig roll i Finland, att det inte finns anledning att behandla dem.

1. Godstransporter

11. Sjötransporter

Av våra internationella transporter sker den största delen till sjöss. I fråga om inrikestransporter har sjötransporterna något mindre betydelse. Sjötransporternas andel av utrikestransporterna har under de senaste årtiondena rört sig kring 85 %. Som en följd av vår kostnadskris har de finska fartygens andel av transporterna sjunkit och var år 1991 endast 34,2 %. Den kraftigt ökande passagerartrafiken har medfört snabba och regelbundna förbindelser också för godstrafiken.



Finlands handelsflotta 31.12.1991. Uppgifterna baserar sig på Finlands rederiförenings sjöfartsstatistik

De internationella sjötransporternas ekonomiska och politiska betydelse är stor. Det öppna havet har varit fritt och staterna har tillåtit genomfart i fredligt syfte på sina territorialvatten. De har också gett utländska fartyg tillträde till sina hamnar. På senare tid har man emellertid strävat att begränsa rätten att fritt idka sjöfart.

Finland har 1986 ratificerat den s.k. *linjekonferenskode*n som innebär att två stater kan reservera 40 % var av linjefarten dem emellan för fartyg från de egna staterna. Endast resterande 20 % skulle då vara föremål för fri konkurrens. Kodens betydelse är för Finlands del begränsad, genom att den inte tillämpas på trafiken mellan OECD-länderna.

Sjötransporterna kan *indelas* på basen av vad som transporteras. Man får då en indelning i *passagerar-* och *godstransporter*. Godstransporterna kan indelas i underavdelningar enligt olika kriterier.

Den grundindelning som den nya SjöL bygger på är uppdelningen i *styckegodstransporter* och *befraktning*. Utgångspunkten i reglerna om styckegodstransporter är transporten av själva *godset*. Styckegodstransporterna sker normalt i *linjefart*, d.v.s. med fartyg som går enligt tidtabeller mellan förut bestämda hamnar.

I *befraktningsavtalet* är *fartygsutrymmet* det centrala. Transportkunden, befraktaren, hyr ett helt fartyg eller en del av ett fartyg. Man talar

om hel- och delbefraktning. Befraktningsavtalen gäller vanligtvis större partier, t.ex. ett oljefartygs hela lastkapacitet.

Befraktningsavtalen indelas vidare i *rese-* och *tidsbefraktning*.

När ett fartyg befraktats med ett *resecerteparti* innebär det att fartygets ägare förbinder sig att förflytta en viss mängd gods av visst slag från orten A till B. Vederlaget, frakten, beräknas per resa. Vid *tidsbefraktning*, den andra huvudtypen av befraktning, förpliktar sig ägaren att under en viss period utföra resor. Frakten beräknas inte per resa, utan enligt den tid fartyget står till befraktarens disposition. Vid s.k. *kvantumkontrakt* ingås ett ramavtal om transport av en större godsmängd under en viss tidsperiod, t.ex. en fabriks hela årsproduktion.

12. Vägtransporter

En stor del av *inrikestransporterna* i Finland sker med bil. Vanligt är också att godstransporterna till och från Finland sker så att ett motorfordon med last transporteras med fartyg under en del av resan.

Internationella vägtransporter har traditionellt utförts på grundval av bilaterala överenskommelser mellan stater. I överenskommelserna regleras trafiktillstånd och avgifter. Inom EG gäller principen om *tjänsternas fria rörlighet*. Från och med 1993 (?) påverkas också vägtransporterna genom EES-avtalet av denna grundläggande princip.

Yrkesmässig biltrafik kan bedrivas såsom linjetrafik eller beställningstrafik. Linjetrafik, är på liknande sätt som i sjörätten, trafik mellan förutbestämda orter enligt tidtabell. Till linjetrafiknätet hör vanligtvis också godsterminaler. Trafiken bedrivs oftast av olika slag av sammanslutningar, varvid sammanslutningen även äger terminalerna. Bilarna ägs antingen av sammanslutningen eller står till dennas förfogande på grund av nyttjandeavtal.

Beställningstrafiken är typisk småföretagarverksamhet där trafikidkaren äger en eller ett par bilar. Transporttjänsterna bjuds då ofta ut till allmänheten genom beställningscentraler, vilka upprätthålls av trafikidkarsammanslutningar såsom KTK, beställningscentralen för lastbilar.

13. Järnvägstransporter

Järnvägstransporternas största betydelse ligger i *inrikestrafiken*. Det är Statsjärnvägarna som utför transporterna. De ännu existerande privata järnvägarna saknar betydelse. Inom EG pågår dock en stark privatisering som även påverkar järnvägarna.

En stor del av våra *internationella järnvägstransporter* sker mellan Finland och Ryssland och grundar sig på bilaterala överenskommelser.

Tåg färjorna till Tyskland och Sverige har ökat de internationella transporternas betydelse.

14. Flygtransporter

Flygtrafikens tyngdpunkt ligger fortfarande i passagerartransporter. Eftersom transportkostnaderna är höga är medelvärdet på gods som transporteras med flyg förhållandevis högt.

Luftrummet är inte fritt i samma mening som det öppna havet. För att använda en stats luftrum måste man ha tillstånd av staten. Staterna kan inbördes avtala om trafikrättigheter. EG-bestämmelserna om tjänsternas fria rörlighet kommer att påverka också flygtrafiken.

Det är karakteristiskt för flygtransporterna att de till stor del utförs av staterna eller av *statsägda företag*. Statsmaktens inflytande i t.ex. Finnair och SAS är betydande.

Regelbunden trafik enligt tidtabell och längs fastställd rutt regleras genom bilaterala lufttrafikavtal mellan staterna. Inom IATA (International Air Transport Association) avtalar man om tidtabeller och tariffer för denna trafik.

Med *chartertrafik* avses enskilda lufttransporter av tillfällig karaktär eller en serie av sådana transporter. Staterna avtalar vanligen om chartertrafik under förutsättning av ömsesidighet.

15. Successiva transporter

I en transport som avtalats mellan en transportör och en transportkund deltar ofta flera transportörer. En sådan transport kallas *successiv transport* (perättäiskuljetus). Ifall alla medverkande transportörer använder samma slag av transportmedel, t.ex. fartyg, talar man om *genomgångstransport* (kauttakuljetus, through carriage). Om man använder två eller flera olika transportmedel talar man om *multimodal* eller *kombinerad transport* (yhdistetty kuljetus, multimodal eller combined transport). Den successiva transporten är således en avtalsrättsliga konstruktion.

Betydelsen av successiva och särskilt multimodala transporter har ökat snabbt genom containeriseringen och enhetshanteringen av gods. Tekniken har många fördelar. Den underlättar hanteringen vid t.ex. omlastning från ett transportmedel till ett annat och minskar antalet smärre hanteringsskador. Tidsbesparingen möjliggör ett effektivare ut-

nyttjande av transportmedlen genom att containern kan stuvvas och lastas före själva transporten.

2. Passagerartransporter

Passagerartransporterna skiljer sig till sin typ på flera väsentliga punkter från godstransporterna. Här kommer *sociala* hänsyn och *konsument-rättsliga* aspekter in på ett helt annat sätt än vid godstransporter, där alla agerande vanligtvis är specialiserade yrkesmän. Trots de uppenbara skillnaderna har transportörens ansvar för passagerare av tradition byggts upp enligt liknande principer som hans ansvar för gods.

Lagstiftningen om passagerartransporter är i huvudsak konventionsbaserad. Syftet med *konventionerna* har, såsom vid godstransporter, varit att skapa enhetliga regler som möjligast många stater skall kunna acceptera. Men t.ex. fastställande av en internationellt acceptabel nivå för ansvarsbegränsningsmaxima vid dödsfall och kroppsskada tycks vara ännu svårare än när det gäller sakskada på gods.

I fråga om vägtransporter har försöken att skapa konventioner tillsvidare någon misslyckats. Inte heller på det nationella planet finns någon speciallagstiftning om transport av passagerare på väg. Skadorna regleras av trafikförsäkringslagen och genom standardavtal.

Transportörens ansvar för passagerare varierar beroende på transportmedel, från lufttransporternas strikta ansvar till sjötransporternas culpaansvar. En närmare genomgång av ansvarsreglerna för sjö-, luft-, och järnvägstransporterna görs i andra avdelningen, kapitel 14.

Passagerartransporterna utgör ofta ett led i en paketresa. Paketresorna regleras i dag av standardavtal som sällskapsresebranschen utarbetat tillsammans med KO. Inom EG finns ett *direktiv om paketresor* (D 314/90/EEC) som torde föranleda ny *lagstiftning* om paketresor. Direktivet torde dock inte innebära större materiella förändringar i förhållanden till de gällande villkoren. Speciellt på flygtrafikens område har EG visat stor aktivitet och utfärdat t.ex. en förordning om s.k. överbokningskompensation (R 295/91/EEC).

Litteratur:

Jürgen Basedow, Der Transportvertrag, Tübingen 1987 (ISBN 3-16-645200-1).

Michael Bogdan, Utrikeshandelns civilrättsliga grundproblem, Stockholm 1991 (ISBN 91-1-908131-6).

Per Ekelund, Transportaftaler, Danmark 1991 (ISBN 87-574-6060-4).

Thor Falkanger – Hans Jakob Bull, Innføring i sjørett, Oslo 1988 (ISBN 82-90260-25-3).

Kurt Grönfors, Inledning till transporträtten, 2 uppl. Lund 1989 (ISBN 91-1-897191-1).

Jan Hellner, Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, 1 häftet, Särskilda avtal, Provisorisk upplaga, Stockholm 1992 (ISBN 91-7598-521-7).

Esko Hoppu, Kuljetuskauppa, Jyväskylä 1991 (ISBN 951-9329-15-3).

Kaj Krüger, Norsk kontraktsrett, Bergen 1989 (ISBN 82-419-0011-2).

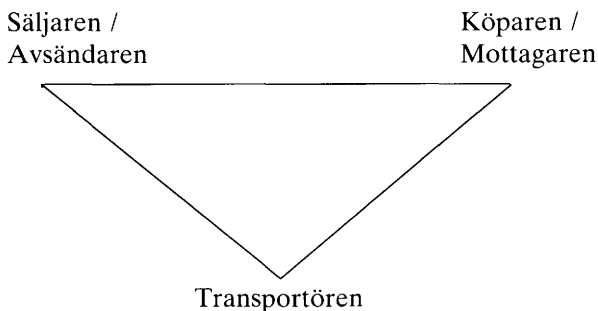
Clive M. Schmitthoff, Export trade, 9th ed. London 1990 (ISBN 0-420-48190-7).

Jan Ramberg – Jan Hellner, Speciell avtalsrätt I, Köprätt, 2 uppl. Stockholm 1991 (ISBN 91-7598-48-3-0).

Kapitel 2. Transportavtalets avtalsparter och andra medagerande

I. TRANSPORTÖREN OCH TRANSPORTKUNDEN

Det typiska förmögenhetsrättsliga avtalet är ett tvåpartsavtal med t.ex. en säljare och en köpare, eller en hyrestagare och en hyresgivare o.s.v. Men i transportavtalet, som går ut på att förflytta gods från en ort till en annan, är vanligtvis minst tre parter inblandade. I *transportavtalet* är avtalspersoner förutom transportören (rahdkuljettaja, carrier), även *avsändaren* (lähettäjä, cosignor) och *mottagaren* (vastaanottaja, cosignee). Transportavtalet är med andra ord ett typiskt *trepartsavtal*.



Det bakomliggande köpavtalet reglerar vanligtvis frågan om vem som skall ingå transportavtalet, d.v.s. vem som skall vara transportörens egentliga avtalspart. Vid exempelvis CIF-köp skall säljaren ombesörja transport av godset till köparen. Säljaren ingår transportavtalet och avlämnar godset för transport. Köparen är mottagare av godset och kan med stöd av transportavtalet kräva att transportören lämnar ut godset till honom.

Vid FOB-köp skall köparen ordna transporten av godset och ingå de avtal som behövs för ändamålet. Köparen är alltså part i transportavtalet. Om säljaren bistår köparen med att ordna transporten, handlar säljaren såsom köparens representant och för köparens räkning. Men till säljarens åligganden hör att avlämna godset för transport.

1. Transportören

Med termen *transportör* avses den som ingår avtal med avsändaren om transport. För att bli kategoriserad som transportör är det nog att man *åtar* sig att transportera godset. Transportören behöver inte äga det transportmedel med vilket transporten sker. Han kan ha rätt att förfoga över det på grund av lego- eller nyttjanderättsavtal. Transportören behöver inte själv eller med sitt eget folk utföra den transport han åtagit sig, utan kan ge en *undertransportör* i uppdrag att utföra den helt och hållet eller till en del.

I SjöL:s befaktningskapitel används den traditionella termen *bortfraktare* för den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan. Denna andra part är *befraktaren*. I styckegodskapitlet betecknas den som åtar sig att transportera godset för transportör. Termen transportör används också i lufrätten i den nya LTL (1986) medan den äldre lagens motsvarande term var fraktförare (LBL 1977). I landsvägstransportlagstiftningen som regleras av VBL, talas fortfarande om fraktförare, medan den järnvägsrättsliga JBF använder termen järnväg. I denna framställning används termen transportör såsom en samlingsterm.

2. Transportkunden

De andra avtalspersonerna i transportavtalet är avsändaren och mottagaren. Som en neutral term för transportörens motpart används i denna framställning beteckningen *transportkund*. Definitionen av *avsändaren* är en spegelbild av transportörtermens definition. Avsändare är den som med transportören ingår avtal om transport.

Så här långt är terminologin enkel och klar. Men den kan kompliceras. Speciellt i land- och lufttransporträtten följer kvalifikationen som avsändare rent formella krav. Avsändare är den som antecknats som avsändare i fraktbrevet, t.ex. en speditör. I SjöL figurerar ytterligare termen *avlastare*. Avlastaren *lämnar godset för transport*. Han behöver inte vara samma person som avsändaren. Enligt exempelvis FOB/INCOTERMS ingår köparen transportavtalet och är sålunda avsändare och sannolikt även mottagare i SjöL:s mening.

Mottagaren är den som på bestämmelseorten skall ta emot godset. Även om mottagaren inte ingått transportavtalet, d.v.s. han är inte samtidigt avsändare, har han en *självständig rätt* att framställa krav på grund av transportavtalet. Denna hans rätt förutsätter inte att avsändaren överlåtit sitt ersättningsanspråk till honom. Om godset anländer i skadat skick till mottagaren, inte anländer alls eller anländer försent, kan mottagaren

kräva ersättning av transportören. Här kommer trepartsavtalets funktion klart fram.

Detta innebär att såväl *avsändaren* som *mottagaren* anses *taleberättigade* utan att exempelvis behöva visa att de är ägare till godset eller bär risken för godset. Men om flera personer samtidigt gör gällande sin rätt måste frågorna närmare utrönas.

Avsändaren kan inte genom sitt avtal med transportören skapa en förpliktelse för mottagaren att ta emot godset och att betala frakt för transporten. Men om mottagaren vill ha godset måste han fullgöra de krav som ställts på honom i transportavtalet, t.ex. att betala frakt. En annan sak är att mottagaren som köpt godset kan vara skyldig att ta emot godset och betala frakten p.g.a. köpavtalet. Om han inte tar emot godset gör han sig skyldig till avtalsbrott i köpet och kan bli skadeståndsskyldig mot säljaren enligt de köprättsliga reglerna.

II. SPEDITÖREN OCH ANDRA MEDVERKANDE

Reglerna om transportavtal bygger på tanken att parterna i avtalet står i direkt förbindelse med varandra och att de själv utför de uppgifter som följer av transportavtalet. I praktiken går det annorlunda till. Inom transportväsendet förekommer åtskilliga olika förmedlare och andra medverkande personer, t.ex. speditörer, stuvare, hamnmyndigheter, lager- och terminalhållare samt tullverk.

1. Speditören, mångsysslaren i transporträtten

11. Vad är spedition?

Speditörens arbetsfält inom transportbranschen är mångskiftande. Hans huvuduppgift har traditionellt varit att *förmedla transporter*. Han handlar för avsändarens och mottagarens räkning och ställer sin sakkunskap om transportbranschen till deras förfogande.

Vid *avsändningsspedition* väljer speditören inom ramen för de instruktioner uppdragsgivaren lämnat fördelaktigaste transportsätt och -väg, reserverar transportlägenhet och ingår också ofta transportavtalet, antingen i uppdragsgivarens eller i eget namn. Vidare anskaffar speditören de handlingar som behövs för att godset skall kunna sändas och fyller i transportdokumentet som sedan kompletteras och undertecknas av transportören. Ibland är det också speditören som lämnar godset för transport.

Vid *mottagningsspedition* underrättar speditören mottagaren om att godset anlant, tar emot godset av transportören, betalar frakten, förtullar godset och transporterar godset till mottagaren eller ombesörjer dess lagring. Om godset skall sändas vidare utför speditören ibland omlastningen. Vilka uppgifter speditören skall handha i det enskilda fallet preciseras i speditiionsuppdraget.

Det förekommer ofta att speditören samlar gods från olika uppdragsgivare och sänder det som en enda försändelse. Härigenom uppnår speditören en fördelaktigare frakt för de enskilda lastägarna. Denna verksamhet kallas *samlastning* (consolidated shipment). Speditören får ett enda transportdokument av transportören för allt samlastat gods. Han ger i sin tur varje uppdragsgivare ett speditörsdokument för dennas enskilda gods. Speditiionsföretagens verksamhet har alltmer utvecklats i den riktningen, att de inte bara förmedlar transporter utan också *åtar sig att utföra transporter*. Det är speciellt vanligt att speditiionsföretag åtar sig att utföra vägtransporter.

12. NSAB

I Finland finns ingen enhetlig lagstiftning om spedition. Olika stadganden tillämpas på olika delar av speditörens verksamhet. Lagring i samband med spedition bedöms enligt 12 kap. handelsbalken, verksamheten som företrädare för uppdragsgivaren enligt stadgandena i 18 kap. HB. När speditören påtagit sig transportörrollen kan den transporträttsliga lagstiftningen bli gällande. Spedition utgör en ekonomisk helhet som inte har någon juridisk motsvarighet.

För att uppnå en enhetlig och överskådlig reglering av speditiionsverksamheten har man utarbetat *Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser* av år 1985 (*NSAB*). Ansvarskonstruktionen behandlas närmare i del II, kapitel 13, III. Bestämmelserna finns bilagda i slutet av boken.

De ursprungliga nordiska speditiionsvillkoren tillkom år 1919. De har ändrats tre gånger. När 1959 års bestämmelser utarbetades, deltog för första gången företrädare för uppdragsgivarna i arbetet. De gällande bestämmelserna har tillkommit efter förhandlingar mellan speditörerna och, för finländsk del, Centralhandelskammaren, Industrins Centralförbund, Handelns Centralutskott och Centralförbundet för Teknisk Partihandel.

Enligt *NSAB* tillämpas bestämmelserna på alla uppdrag som utförs av företag som är medlemmar i Nordiskt Speditörförbund. Eftersom det är

fråga om *standardvillkor* och inte om lagstiftning, kan frågan om bestämmelsernas tillämpning emellertid inte avgöras så lätt. I rättspraxis har man förutsatt att bestämmelserna blir del av ett enskilt avtal endast om speditören *hänvisat* till villkoren eller tidigare tillämpat dem i förhållandet mellan parterna. En stor del av speditorsavtalen ingås inom ramen för fortlöpande kundförhållanden, varvid NSAB kan uppfattas som handelsbruk mellan parterna.

Se närmare t.ex. fallet *HD 1973 II 30*. Utan särskild hänvisning till NSAB blev inte villkoren om de för speditören förmånliga panträttsbestämmelserna tillämpliga. Då det inte visats att parterna skulle ha avtalat om tillämpning av villkoren eller att parterna i övrigt skulle ha träffat avtal om den fråga som var föremål för tvisten, tillämpades HB 11:3 och 12:8.

2. Andra medverkande

a. Vid sjötransporter ombesörjs lastning och lossning av *stuverier*. Stuveriet (ahtaaja, stevedore) utför dessutom vissa s.k. landarbeten i samband med lastning och lossning, d.v.s. vissa förflyttningar av gods till lands. Stuveriarbetet ombord på fartyget utför stuveriet på uppdrag av transportören och landarbetet på uppdrag av transportkunden eller hans företrädare.

Vid lastningen inleds ombordarbetet när godset bredvid fartyget samlas till en enhet för att lyftas eller köras ombord. Ombordarbetet är avslutat när godset placerats på sin plats i fartyget. Vid lossningen inleds ombordarbetet när man börjar förflytta godset från fartyget och avslutas när lyftanordningen frigörs från gods på kajen. Övriga arbeten är landarbeten.

De arbetstagare som stuveriet anlitar står i dag allt oftare i arbetsförhållande och antas inte som tidigare för lossning eller lastning av ett visst fartyg.

Det finns inte särskilda lagstadganden om stuveriets ansvar. Också inom denna bransch har utarbetats standardvillkor genom vilka stuveriernas ansvar begränsats (*Suomen lastauttajain liiton yleiset ahtaus ja terminaali-määräykset*). För ombordarbetet bär fartygets rederi enligt SjöL § 11 principalansvar. Stuveriets eget ansvar är ett culpaansvar varvid stuveriet skall bevisa avsaknaden av vårdslöshet. Enligt villkoren ansvarar stuveriet för skada på gods som mottagits för lagring endast om skadelidande visar att stuveriet förorsakat skadan genom grov vårdslöshet eller uppsåt. Villkoren innehåller därtill beloppsmässiga ansvarsbegränsningar. (Den

nya konventionen om terminaloperatörernas ansvar kan i framtiden påverka även stuverierna. Se närmare kapitel 13.)

b. Man blir ofta tvungen att uppbevara godset t.ex. innan transporten börjar, innan mottagaren tar emot godset eller under perioden mellan två transporter. Godset förvaras då ofta i en *terminal*.

Terminalperioderna i anslutning till transporten är vanligen en del av denna. I så fall bedöms ansvarsfrågorna enligt de regler som gäller för ifrågavarande transportmedel. Enligt dessa regler upphör transportörens ansvar vanligen om inte godset avhämtas från terminalen inom viss tid. Därefter ansvarar transportören enligt reglerna i standardavtal. I dag är situationen den att om avtal inte träffats, är stadgandena i 12 kap. handelsbalken fortfarande i princip tillämpliga. Se även närmare kap 13. II. 5.

Också stuverierna upprätthåller terminaler som ställs till kundernas förfogande på standardvillkor.

c. Vid sjötransporter måste transportören ibland lämna ut godset till ett kommunalt *hamnverk* eller motsvarande organisation som tar emot godset på mottagarens vägnar.

Enligt t.ex. *de allmänna bestämmelserna för terminalverksamheten vid Helsingfors stads hamnverk* omhändertar och förvarar hamnverket gods för mottagares eller varuägares räkning, undersöker det i samband med lossningen och gör erforderliga anmärkningar hos transportören. Godset lämnas inte ut till mottagaren om inte denna visar att han reglerat sitt mellanhavande med transportören.

Hamnverkets ansvar bygger på presumerad culpa och är begränsat till 80 mk per kilo med ytterligare ett maximum på 300.000 mk för ett och samma varuparti.

d. Den som upprätthåller en *hamn* har olika skyldigheter mot transportörer och transportkunder och ansvarar bl.a. för djupförhållandena i hamnen så att inte fartyg skadas vid trafik inom hamnområdet. Hamnen äger ofta lyftkranarna i hamnen och ansvarar för skada som hamnens anställda förorsakar genom vårdslöshet vid hantering av kranarna.

e. För varje importerat eller exporterat varuparti skall göras en *tullanmälan*. På basen av den görs tullklareringen samt beräkningen av tull och vissa andra avgifter. Anmälan skall göras av varuhavaren, d.v.s. den person, som på grund av äganderätt eller annan rätt innehar varan och kan förfoga över den. Tullklareringen görs numera allt oftare med hjälp av ADB. Tullen får vanligen inte godset i sin besittning.

f. Utanför fartygets hemort anlitar rederiet ofta en *skeppsklarerare* (laivanselvittäjä). Denna sköter om fartygets in- och utklarering och lämnar myndigheterna de handlingar som behövs för ändamålet.

g. Transportavtal ingås ibland genom förmedling av mäklare. Vid sjötransporter

sluts befraktningsavtal ofta genom *skeppsmäklares* (laivameklari, shipbroker) förmedling. Också mäklarna har sina *standardavtal* (*Standard General Conditions for members of the Finnish Shipsbrokers' Association*, 1990). I villkoren begränsas ansvaret per uppdrag till 50.000 mk.

Per Ekelund, NSAB med kommentarer, Danmark 1991, (ISBN 87-574-5920-7).

Lars Gorton, Skeppsmäklarens roll – några juridiska funderingar. Festskrift till Sjur Brækhus 173-189. Otta 1988, (ISBN 82-00-02664-7).

Kurt Grönfors, Ansvaret för sjötransporterat gods under terminalperioden, Marjus 60 (1981).

William Tetley, Responsibility of freight forwarders, ETL 1987 79-95.

Se vidare litteraturen i kap. 13.

Kapitel 3. Rättskällorna

I. DEN TRANSPORTRÄTTSLIGA LAGSTIFTNINGEN

Lagstiftningen på transporträttens område utgör en heterogen helhet. Det beror bl.a. dels på att lagstiftningen är uppspjälkt enligt transportmedel. Olika normsystem reglerar t.ex. sjötransporter och järnvägstransporter. Systemen uppvisar stora likheter men också betydande skillnader. Vid en presentation av den gällande lagstiftningen bör man sålunda gå igenom regleringen av varje transporttyp separat.

Reglerna rörande de olika transportmedlen utvecklades till en början tämligen fritt från varandra. Särskilt i de sjörättsliga reglerna finner man fortfarande drag som är okända på andra områden och som oftast har en historisk bakgrund. Konkurrensen mellan de olika transportmedlen och de multimodala transporternas ökade betydelse har emellertid lett till att man försökt förenhetliga reglerna. Men vägen till ett enhetligt system är ännu lång.

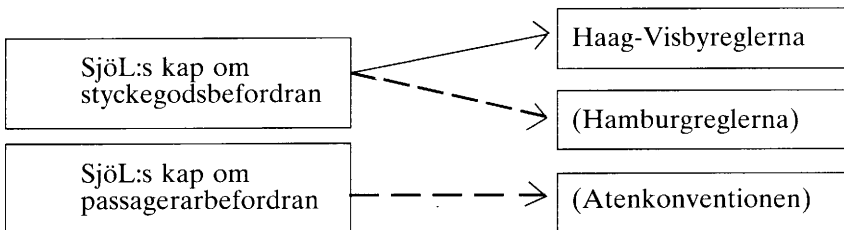
Sedan 1920-talet har man i Finland biträtt internationella konventioner och berett stora delar av den transporträttsliga lagstiftningen i samråd med de övriga nordiska länderna. Som en följd av detta är t.ex. sjölagarna i Finland, Danmark, Norge och Sverige i stort sett enhetliga.

1. Sjötransporter

Styckegodstransporter till sjöss regleras i *SjöL*. *SjöL* har i nordisk rätt djupa rötter som går tillbaka till det medeltida lagverket *Visby sjörätt* och 1667 års *SjöL*. Vår *SjöL* reglerar såväl *inrikes*, *internordiska* som *internationella transporter*. I dag har de centrala ansvarsbestämmelserna i *SjöL* konventionsbaserad bakgrund. Konventionen om godsbefordran till sjöss, de s.k. *Haag-Visbyreglerna*, är inarbetad i *SjöL* och den internationella konventionstexten har så långt det låtit sig göras, anpassats till nordisk lagskrivningsstil. Som bäst pågår en omfattande omarbetning av *SjöL*. Enligt redan gammal tradition sker detta i samarbete med Danmark, Norge och Sverige. Texten byggs upp så att det för de nordiska länderna skall vara möjligt att efter tämligen enkla förändringar ansluta sig till den nyaste internationella konventionen, de s.k. *Hamburgreglerna*

(1978 års FN-konvention om sjötransport av gods). I denna framställning beaktas genomgående även Hamburgreglerna.

Konventionen på passagerarsidan är den s.k. *Atenkonventionen* från år 1974, som ändrats genom ett tilläggsprotokoll, *Londonprotokollet* 1990. De nordiska länderna har inte ratificerat konventionen men dess regler har beaktats i SjöL (se närmare kap. 14).



Stommen i gällande SjöL är från slutet av 1930-talet men lagstiftningen har under årens lopp omarbetats på flera punkter, t.ex. 1975 gjordes en omfattande revidering. Förutom stadganden om styckegods- och passagerarbefordran innehåller SjöL i sin omarbetade version utförliga stadganden om befraktning och vidare t.ex. bestämmelser om när ett fartyg är finländskt, om begränsning av fartygsägares, d.v.s. redares ansvar, om rederibolag (partrederi), fartygs befälhavare och hans ställning, om haveri, fartygs sammanstötning, bärgarlön och om sjöpanträtt, som är en speciell sjörättslig form av säkerhet, samt om rättegången i sjörättsmål. Sjölagen är m.a.o. den generella lagen på sjörättens område.

Man kunde kalla den ursprungliga *Haagkonventionen* från 1924 för *moderkonventionen* inom sjörätten. Haagkonventionen var i tiden införd i nordisk rätt som en skild lag som var en direkt översättning av konventionstexten. Senare har man frångått den här metoden. Haag-Visbyreglerna från år 1968 inarbetades i och anpassades till SjöL:s övriga text. Vid den senaste SjöL:s revisionen har man tillämpat samma inarbetningsmetod och därtill beaktat den nyaste konventionen (också den redan gammal), d.v.s. de s.k. *Hamburgreglerna* från 1978, för att en anslutning till konventionen skall bli så enkel som möjligt.

Våren 1992, efter flera års samarbete mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige, är de nya omarbetade nordiska sjölagstexterna klara. Men en fråga är ännu olöst. Den gäller val av system för *paragrafnumrering*. Skall den vara fortlöpande genom hela SjöL eller skall varje kapitel börja med § 1? För tillfället ser det ut som om nordisk enhet inte skulle uppnås i denna formella fråga. I den följande texten har jag undvikit paragrafhänvisningar till SjöL. När paragrafer anges, har jag vid hänvisning till

den gällande sjölagens paragrafer använt förkortningen SjöL § 120, vid hänvisning det nya förslaget SjöLFörs § 257.

Miljöaspekter blir också inom sjörätten allt viktigare. Denna problematik behandlas i t.ex. L om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg, (Konventionen om förhindrande av havsvattnets förorenande genom olja FördrS 1959/37) och L om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (De internationella konventionerna om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av föroreningar genom olja samt om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, FördrS 1980/1099 och tilläggsprotokollet FördrS 1981/231).

2. Vägtransporter

Vägtransporterna regleras av lagen om vägbefordringsavtal från år 1979, *VBL*. Även bakom denna lag hittar man en internationell konvention, den s.k. *CMR-konventionen* (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) till vilken bl.a. de flesta europeiska stater anslutit sig. Vår VBL reglerar förutom internationella befordringar även inrikestransporter. Regleringen är på de flesta punkter likadan men för inrikestransporternas del har t.ex. dokumentationsförfarandet gjorts enklare och ersättningsbeloppen har angivits i mark.



Vissa ur miljöaspekter viktiga särbestämmelser finns i L om transport av farliga ämnen på väg 1975 (den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farliga ämnen på väg FördrS 1979/289) och förordningen FFS 146/92.

3. Järnvägstransporter

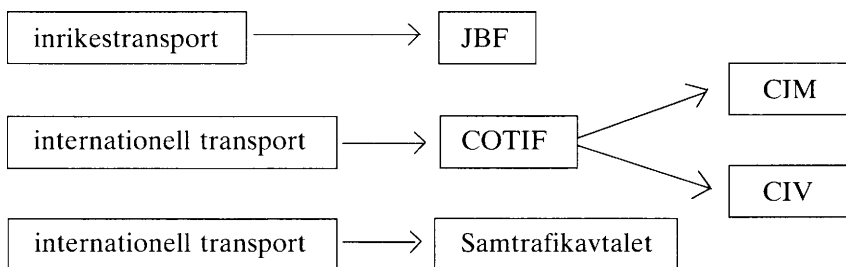
För järnvägstransporternas del är lagstiftningen komplicerad p.g.a. att tre olika normkomplex kan reglera transporterna.

För *inrikes järnvägstransporter* gäller JBF från år 1975 (Förordning om befordran på järnväg, vissa smärre ändringar i FFS 1989/1157). Förordningen gäller såväl transport av passagerare och deras resgods, som godstransport. Den innehåller stadganden om transportdokument,

avtalsparternas förpliktelser och påföljderna av brott mot dem o.s.v. I framställningen kommer huvudsakligen att behandlas JBF:s bestämmelser.

För trafiken mellan Finland och Ryssland gäller ett avtal om samtrafik mellan järnvägarna, *samtrafikavtalet* (FördrS 1/48; avtalet har sedermera ändrats flera gånger).

I övrigt regleras Finlands internationella järnvägstrafik genom den s.k. *COTIF*-konventionen (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) från år 1980. I den ingår de äldre, många gånger reviderade konventionerna, *CIM* (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises) som reglerar godstransport och *CIV* (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages) som reglerar passagerartransport. De flesta europeiska länderna, utom Ryssland, har anslutit sig till COTIF.



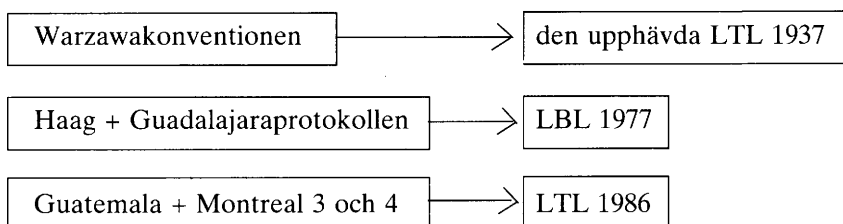
Utbyggandet av vårt finska järnvägsnät påbörjades efter medlet av 1850-talet, vilket hade den konsekvensen att vår spårbredd är densamma som i Ryssland och avviker från den nordiska och kontinentaleuropeiska. Med hjälp av olika tekniska lösningar kan axelbredden ändras, vilket har stor betydelse för t.ex. rail-ship-trafiken, där järnvägsvagnar utan omlastningar med båt transporteras till Sverige och Tyskland.

Transport av *farliga ämnen* regleras genom trafikministeriets beslut om transport av farliga ämnen på järnväg, FFS 1992/394.

4. Flygtransporter

Regleringen av flygtransporter är även den komplicerad men av andra orsaker. Två lagar gäller samtidigt hos oss, *LBL* från år 1977 (L om luftbefordringsavtal) och *LTL* från år 1986 (Lufttransportlagen). Båda lagarna är *konventionsbaserade*. "Moderkonventionen" i båda konventionspaketen är den s.k. *Warszawakonventionen* från 1929. Vilken av

lagarna som skall tillämpas i det enskilda fallet beror på varifrån eller vart transporten sker, d.v.s. på konventionsbakgrunden i den andra staten. Om ifrågavarande stat anslutit sig till det nyare konventionspaketet (Montrealprotokollen 3-4) tillämpas LTL. Den nyare LTL blir därtill tillämplig på inrikestransport. Denna framställning kommer att följa LTL:s bestämmelser. I petitttext redogörs till vissa delar för LBL:s motsvarande lösningar.



Denna komplicerade situation kräver närmare förklaringar. Dem finner man i utvecklingen av de lufträttsliga konventionerna. Warszawakonventionen tillkom då flygtrafiken som transportgren var mycket ung. Genom 1937 års LTL genomfördes konventionsbestämmelserna hos oss. Men en hel del har hänt sedan 1929. Exempelvis har ersättningsbegränsningarna blivit otillfredsställande låga. Det har krävts ett flertal ändringar i den gamla konventionen.

Revideringarna av Warszawakonventionen genom Haagprotokollet 1955 och Guadalajarakonventionen 1961 har hos oss genomförts genom 1977 års LBL. Sedermera har den gamla LTL från år 1937 upphävts.

Men utvecklingen har också gått förbi denna nyare lag och de bakomliggande konventionspaketen. På vissa centrala punkter, såsom t.ex. i fråga om ansvarsbegränsningsbeloppen och ansvarsgrunden, har regleringen blivit föråldrad. På det internationella planet har nya ändringar gjorts genom Guatemala- och Montrealprotokollen 3-4 (1975). Dessa ändringar har genomförts hos oss genom LTL:s bestämmelser. Men bl.a. de höjda ersättningsbeloppen ledde emellertid till att vissa stater inte ville acceptera ändringarna. Konventionen blev inte den internationella framgång man väntat sig.

I ett brett internationellt samarbete, i vilket såväl världens rikaste som fattigaste länder deltar, är det synnerligen svårt att komma fram till en allmänt accepterad ersättningsnivå för t.ex. personskador. I förhållande till de stater som inte varit intresserade av att ansluta sig till det nyaste konventionspaketet är det minimiskydd som det gamla systemet (i LBL:s version) representerar i varje fall att föredra framom ett konventionslöst förhållande med sannolikt ännu sämre skydd för transportkunden. Det

äldre konventionspaketet har därför inte sagts upp. Hos oss har man ansett det ändamålsenligare att i förhållande till de stater som endast accepterat det äldre konventionspaketet tillämpa LBL:s motsvarande bestämmelser och i förhållande till de stater som accepterat det nya konventionspaketet tillämpa LTL:s bestämmelser. Systemet med två parallella lagar förväntas vara övergående.

Luftfartslagen behandlar frågor om t.ex. flygplans registrering och nationalitet, luftvärdighet, bemanning, undersökningen av flygolyckor.

5. Multimodala transporter

Multimodala eller kombinerade transporter har ännu inte enhetligt reglerats i lag. VBL, JBF, COTIF och LTL innehåller emellertid vissa stadganden eller bestämmelser om kombinerade transporter. En konvention på området har utarbetats i FN:s regi, den s.k. *Genévekonventionen om multimodala transporter*, 1980. De nordiska länderna har inte ratificerat konventionen.

II. DEN KONVENTIONSBASERADE LAGSTIFTNINGEN

1. Varför internationella konventioner?

Såsom framgått är stora delar av vår transporträttsliga lagstiftning baserad på internationella konventioner. Varför finns det just inom transporträtten så många internationella konventioner? Flera faktorer har bidragit till detta.

Självklart är att transporternas internationella karaktär redan tidigt har påvisat det praktiska behovet av förutsebara och enhetliga regler. Transporträttslig lagstiftning som starkt skulle variera från land till land skulle fungera otillfredsställande i internationell transportverksamhet. Den internationella privaträttens regler, som besvarar frågan vilket lands lag som blir tillämplig, medför viss förutsägbarhet om tillämplig lagstiftning. Men det är inte nog. Även om svaret på frågan om vilket lands lag skall tillämpas skulle vara klar men lagarna i de inblandade länderna skulle vara mycket olika, skulle det rättsliga läget vara mer eller mindre kaotiskt.

För en transport från staten A till staten B skulle gälla ett system, för en liknande transport från A till C ett helt annat. I syfte att undgå dessa olägenheter och skapa förutsättningar för en enhetlig och smidigt fungerande normering av internationella transporter har man utarbetat *internationella konventioner* (yleissopimus, convention).

Den transporträttsliga konventionsregleringen hade sin glansperiod redan på 1920-talet, då de betydelsefulla sjö- och luftföretsliga konventionerna tillkom (Haag- och Warsavakonventionen). Det är intressant att göra en jämförelse med den internationella köprätten, där först så sent som 1980 tillkom en konvention med materiell reglering (den s.k. *FN-konventionen om internationella köp*).

2. Vissa lagtekniska frågor

För att kunna biträda en konvention bör en stat tillse att den interna lagstiftningen till den del som regleras av konventionen motsvarar densamma. *En stat som biträder en konvention förbinder sig att i förhållande till andra konventionsstater tillämpa konventionens bestämmelser på de transporter som konventionen reglerar.*

En konvention kan i Finland bringas i kraft genom huvudsakligen tre olika metoder a) s.k. *blankettlag*, b) *lag av blandad natur* eller c) *lag med sakinhåll*.

a. Genom en s.k. blankettlag träder själva konventionen i kraft i Finland såsom lag och domstolarna tillämpar själva konventionen. Exempel på denna teknik är den järnvägsrättsliga COTIF-konventionen.

b. En lag av blandad natur innehåller dels ett stadgande, genom vilket konventionen bringas i kraft i Finland såsom blankettlag, dels kompletterande stadganden, genom vilka man t.ex. kan reglera sådana frågor som man inte tagit ställning till i konventionen.

c. I en lag med sakinhåll har konventionsbestämmelserna skrivits om med den lagstiftningsteknik som begagnas i landet, dock utan att konventionens innehåll ändrats. Denna teknik har numera använts t.ex. när internationella konventioner inarbetats i SjöL. Domstolarna tillämpar i så fall SjöL och själva konventionen utgör endast tolkningsmaterial. Men vid tolkningen skall beaktas att den konventionsbaserade lagtextens syfte är att förenhetliga lagstiftningen i olika länder.

Bestämmelserna rörande internationella transporter har i Finland påverkat regleringen av *inrikestransporter*. Ofta tillämpas samma regler på såväl internationella som inrikestransporter. Det gäller sjötransporter och till stora delar även luft- och vägtransporter. De internationella transportererna är emellertid mer procedurtunga till sin karaktär. I internationella förhandlingar kan staten se sig tvungen att acceptera en kompromisslösning som inte är godtagbar i den interna lagstiftningen. Regleringen kan bli invecklad och till och med främmande för den finländska lagstiftningstekniken. Därför är konventionsbestämmelserna inte alltid rättspolitiskt ändamålsenliga för inrikestransporter, utan dessa regleras på ett annat sätt.

3. *Speciell tolkning?*

Genom konventionerna strävar man att på ett enhetligt sätt lösa vissa begränsade rättsfrågor. De är inte resultat av rättsprincipers stegvisa utveckling inom ett rättssystem. Det kan leda till en spänning mellan konventionsbaserad lagstiftning och kringliggande nationell rätt. Spänningen kommer fram i synnerhet då skillnaderna mellan den nationella kringliggande rätten och konventionen är stora och när konventionstexten är oklar. För att den konventionsbaserade lagstiftningens harmoniseringssyften skall kunna uppnås krävs att man inte förbiser lagstiftningens internationella bakgrund.

Vilken är då den praktiska konsekvensen av att stora delar av den transporträttsliga lagstiftningen är konventionsbaserad? Finns det en speciell avvikande tolkningsmetod för t.ex. SjöL:s konventionsbaserade bestämmelser som skiljer sig från tolkningen av t.ex. rättegångsbalken. Svaret på frågan är klart jakande, vid tolkning och tillämpning av SjöL:s bestämmelser skall man ta *hänsyn* till deras *internationella karaktär* och till nödvändigheten att *främja internationella enhetliga tolkningar*. Detta konstateras uttryckligen i de s.k. Hamburgreglerna art. 3 (se även bestämmelsen med samma innehåll i t.ex. FN-konventionen om internationella köp art. 18.). Det innebär att domstolarna i oklara tolkningsfrågor bör ta hänsyn till att det är fråga om konventionsbaserad lagstiftning. Av relevans blir sålunda internationellt tolkningsmaterial, såsom konventionernas *originaltext*, *internationella förarbeten*, *utländsk praxis och litteratur*.

Bearbetning av internationellt material är inte alltid en enkel uppgift. Man kunde provokativt påstå att beaktande av det internationella materialet är en arbetsdryg metod vars nytta ibland kan ifrågasättas. Exempelvis konventionsförarbeten kan vara svårförstådda, i utländsk rättspraxis kan lösningarna vara motstridiga o.s.v. Men en kategoriskt avvisande inställning till allt internationellt material urholkar hela harmoniseringssidén. Den är i strid med konventionernas grundläggande syfte att förenhetliga rättsreglerna. I nordisk transporträttslig praxis finns en representativ linje av rättsfall där dessa harmoniseringsmålsättningar förverkligats (se t.ex. *Grönfors*, Tolkning av fraktavtal 49).

I exempelvis det svenska fallet *Tsesis*, ND 1983 . I, som gällde tolkningen av oljeansvarslagen (motsvarar vår L om ansv. för oljeskador), blev SvHD tvungen att ta ställning till huruvida sjökort

skulle falla under uttrycket "hjälpmedel vid navigeringen". Frågan hade sin grund i konventionstextens uttryck "other navigational aids". Domstolen gjorde i fallet en utförligt redovisad analys av olika tolkningsdata, bl.a. såväl det svenska lagrummet som originaltexten, stadgandets förhistoria, den engelska bakgrunds-rätten och det enskilda stadgandets ändamål i förhållande till hela konventionens ändamål, samt internationell rättspraxis och doktrin.

Internationella förarbeten till konventionerna är ofta svåra att använda. Diskussionen på de s.k. diplomatkonferenserna kan vara okoncentrerad och rent av motsägelsefull.

Kravet att vid tolkning av konventionsbaserad lagstiftning även beakta *internationell praxis* bör framställas med viss försiktighet. Genomgång av internationell praxis är en arbetsdryg och svår uppgift. Den kan teckna en mycket heterogen bild. Ett tillspetsat exempel är Wijffels (ETL 1976, 207 ff) analys av 30 europeiska CMR-fall, om tolkning av de centrala artiklarna 17 (4) och 18 (2). Han fann 12 olika lösningar. Wijffels avslutade analysen med konstaterandet "He who knows CMR of only one country does not know CMR".

Det är givetvis inte vilken som helst utländsk praxis som skall beaktas, utan auktoritativ praxis. I sjö-rätten med stark engelsk bakgrund har House of Lords domar en särställning men det är inte alltid lika enkelt att bedöma olika utländska domstolars auktoritet.

Internationell doktrin kan vara en genväg vid analys av konventionssyften, förståelse av förarbeten och en kritisk bedömning av utländsk praxis och doktrin. Här kan man dock hamna i en cirkel. För att hitta rätt genväg bör man välja pålitliga och erkända auktoriteter, men hur vet man vem som är pålitlig och erkänd?

III. DISPOSITIV ELLER TVINGANDE RÄTT?

1. Varför så ofta tvingande rätt?

Stora delar av den transporträttsliga lagstiftningen är tvingande. Det gäller centrala frågor som transportörens ansvar, reklimations- och preskriptionstider, bestämmelser om konossement och fraktbrev o.s.v. Det betyder att parterna inte kan avtala om för kunden sämre arrangemang än de lagen föreskriver. Endast till den del det är fråga om dispositiv rätt kan parterna komma överens om andra lösningar.

Det faktum att lagstiftningen är *tvingande* innebär att transportören inte med hjälp av transportvillkor kan friskriva sig det minimiansvar

som konventionen stadgar. *CMR*-konventionen är speciell i detta avseende. Den är *dubbelsidigt tvingande*, d.v.s. parterna kan före skadan inträffat avtalsvägen varken komma överens om ett mindre eller större ansvar för transportören, än vad konventionen föreskriver. Men efter att skadan uppkommit kan båda parterna, såväl transportören som kunden, avtala om att avstå från sina rättigheter.

HD 1990:12 gällde en *CMR*-transport. Preskriptionstiden enligt *CMR* är 1 år. Transportörens försäkringsbolag hade avtalat om förlängning av preskriptionstiden med 3 månader. Talan väcktes på den förlängda tidens sista dag. Transportören menade att denna typ av förlängningar inte kunde göras avtalsvägen. *HD* konstaterade dock bl.a. att då preskriptionstiden stadgats närmast i transportörens intresse kunde parterna efter preskriptionstidens början avtala om förlängning.

Man kan fråga *varför* stora delar av transporträtten, framför allt ansvarsregleringen, är *tvingande*? I dag är båda parterna i transportavtalet, transportören och transportkunden, vanligtvis kommersiella yrkesmän. Med undantag av passagerarbefordran är det inte fråga om utpräglade starkare - svagare partskonstellationer, där den ena parten uppenbart skulle vara i behov av det skydd tvingande lagstiftning kan erbjuda.

Svaret på frågan finns delvis i de internationella transporträttskonventionernas huvudsyfte, att åstadkomma ett *enhetligt minimiansvar för transportören*. *Enhetligheten* innebär bl.a. att transportkunden alltid, oberoende av enligt vilket lands lagstiftning och i vilket land talan förs, bör åtnjuta ett likadant *minimiskydd*. Det konventionsreglerade minimiansvaret är ofta samtidigt ett *maximiansvar*. Det innebär att transportörer i olika länder kommer att ansvara enligt likadana regler och till denna del att *konkurrera på liknande villkor*. Reglerna möjliggör sålunda också att transportören kan på förhand ungefärligen *kalkylera* sina *risker* och se till att han t.ex. har tillräcklig *försäkringstäckning*.

Delvis finner man svaret på frågan *varför* stora delar av lagstiftningen är tvingande, genom en *historisk* tillbakablick. Transportörerna har tidigare ofta representerat den starkare parten som kunnat diktera för sig förmånliga befordringsvillkor. Tvingande lagstiftning som också beaktade transportkundens intressen var en metod att bryta transportörernas alltför ensidiga villkor.

Utvecklingen ser man kanske klarast i sjörätten. Det var ångfartyget som revolutionerade transporterna i slutet av 1800-talet. Transportören hade tidigare

ansvarat oberoende av vårdslöshet och undgick ansvar endast om skadan förorsakats av övermäktig händelse eller force majeure (ylivoimainen este, Act of God, Act of the Queens enemies). Men redarna började ta in alltmer vittgående ansvarsfriskrivningsklausuler i konossementens befordringsvillkor. Mot detta reagerade man särskilt i USA, som för sina transporter var beroende av de engelska redarna tills den egna handelsflottan var utbyggd. I USA stiftades år 1893 den s.k. Harter Act, som innehöll tvingande stadganden om transportörens minimiansvar. Exemplet följdes inom kort i bl.a. Australien och Kanada.

När de engelska redarnas motstånd brutits åstadkom man år 1921 såsom resultat av internationellt samarbete ett modellkonossement, i vilket transportörens rätt att begränsa sitt ansvar kringskurits. Utgående från modellkonossementet uppgjordes Haagkonventionen (HaagK, ibland även kallad konossementskonventionen), som godkändes år 1924 och som fortfarande kan sägas vara "moderkonventionen" för sjötransporter.

En tredje aspekt kommer fram i regleringen av *transportdokumenten*. Det är inte bara förhållandet mellan transportören och transportkunden som är det intressanta, utan med i bilden kommer t.ex. utomstående köpare, kanske flera köpare, finansiärer o.s.v. Konossementets och fraktbrevets huvudfunktion är att utgöra ett hjälpmedel i varuomsättningen. Det kan gälla försäljning av varan under transport, pantsättning och t.ex. olika finansieringsarrangemang. Här tjänar de tvingande internationellt enhetliga reglerna *omsättningens intresse*.

2. När tvingade rätt?

Den transporträttsliga lagstiftningen är inte i sin helhet tvingande. När man skall lösa en transporträttslig tvist, är det viktigt att göra klart för sig vilka lagstadganden som är tvingande och när de är tvingande. Om regleringen är dispositiv kan parterna med full verkan ha avtalat lämpligare villkor. Den *dispositiva lagstiftningen* viker för *avtalsvillkor*, *praxis* som har bildats *mellan parterna* och *handelsbruk* eller *annan sedvänja* som måste anses bindande mellan parterna.

Också för de frågor som regleras genom dispositiv lagstiftning finns vissa gränser för avtalsfrihet. Om parternas interna avtalsregleringen blir oskälig för t.ex. transportkunden, griper givetvis AvtL § 36 in och ger möjlighet till jämkning av avtalet. Vid skälighetsöverbägningar kan den *dispositiva lagstiftningen* tas som den av lagstiftaren rekommenderade *normallösningen*. Särskilda omständigheter, såsom avtalshelheten, handelsbruk vid särskilda transporter o.s.v. kan givetvis motivera andra lösningar. I kommersiella transportavtal är dock båda parterna yrkesmän. *Jämkningströskeln* torde bli hög.

Uttryckliga bestämmelser om *vilka stadganden som är tvingande* och när de är tvingande, hittar man kringsspridda i respektive lagstiftning. Dessa stadganden är ibland svårförståeliga och tekniska men de är inte desto mindre viktiga. En mycket grov tumregel är att åtminstone de bestämmelser som reglerar transportörens och avsändarens ansvar och bestämmelserna om reklamation, preskription och forum i regel är indispositiva (se närmare t.ex. SjöLFörs § 168, 168a, § 254, VBL § 5, LTL § 23).

För transporträttens tvingande reglering gäller dock, kryptiskt uttryckt, att den tvingande regleringen inte alltid är tvingande. Frågan när regleringen är tvingande är betydelsefull. Den tvingande lagstiftningens tillämpningsområde har avgränsats med hjälp av olika kriterier.

a. Det *geografiska* kriteriet begränsar t.ex. i VBL den tvingande regleringen till inrikestransporter och transporter mellan Finland och främmande stat eller mellan främmande stater av vilka åtminstone den ena biträtt CMR-konventionen (VBL § 1, se motsvarande geografiska tillämpningsbestämmelser i LTL §§ 38, 40, SjöL §168, SjöLFörs § 252, frågorna behandlas närmare i den speciella delen).

b. Transporter av vissa typer av gods (godskriteriet), kan vara uteslutna ur från den tvingade regleringen, såsom t.ex. posttransporter (VBL § 2, LTL § 2).

c. Den tvingande regleringen kan även vara begränsad *tidsmässigt* till en viss period. T.ex. VBL tillämpas från godsets mottagande för befordran till dess utlämnande. På motsvarande sätt begränsas t.ex. LTL:s tvingande passageraransvar till perioden ombord på flygplanet eller i samband med att passageraren går ombord eller lämnar planet o.s.v. (Till dessa frågor om tidskriteriet återkommer vi i den särskilda delen.)

3. De tvingande bestämmelserna och den internationella privaträtten

Ett transportavtal har ofta anknytning till flera stater. Av dem kan vissa ha ratificerat konventionen medan andra är obundna. För att transportören inte systematiskt skall kunna kringgå konventionens tvingande reglering med hjälp av lag- och forumvalsklausuler i transportavtalen, innehåller konventionerna vanligtvis regler som begränsar forum till konventionsstat. Den bakomliggande idén är att en konventionsstat är förpliktad att tillämpa konventionsbaserad lagstiftning men att det kan

finnas en risk att en icke-konventionsstat inte känner sig bunden av konventionen. Transportören skall inte kunna kringgå sitt tvingande ansvar genom att i transportavtalet inta forum- och lagvalsklausuler till stater som inte är konventionsanslutna.

Vilket lands konventionsbaserade lagstiftning skall tillämpas när t.ex. såväl avgångs- som bestämmelseorten är konventionsstater? Spörsmålet besvaras med hjälp av de normala internationellt privaträttsliga reglerna. Frågor som i konventionen är entydigt reglerade är i detta sammanhang ointressanta men valet blir av betydelse för de frågor som inte reglerats genom enhetliga konventionsbestämmelser, såsom exempelvis hur skadeståndet inom ansvarsbegränsningsmaxima närmare skall beräknas o.s.v.

4. Vilken konventionsbaserad lag?

Även efter att man besvarat frågorna om forum och vilket lands lagstiftning som skall tillämpas, kan man stöta på svårigheter. Genom att vissa *konventioner*, såsom Warszawakonventionen, ett *flertal gånger reviderats* och stater som ratificerat den ursprungliga konventionen kanske inte biträtt de senaste ändringarna (t.ex. Montrealprotokollen 3 och 4), kan Finland vara förpliktad att tillämpa olika rättsregler i förhållande till olika stater. Vi är folkrättsligt förpliktade att i förhållande till vissa stater tillämpa konventionen i den lydelse den erhållit genom Haagprotokollet (LBL), medan vi i förhållande till andra stater är förpliktade att tillämpa den senaste lydelsen i Montrealprotokollen 3 och 4 (LTL). Frågan om vilket konventionspaket som skall tillämpas är väsentlig då det föreligger stora skillnader i ansvarsgrunderna och ansvarsbeloppen mellan de olika versionerna. På inrikestransporter och transporter mellan stater som inte är bundna till Warszawakonventionen i någon form, kan man tillämpa LTL utan att behöva ställa dessa "förfrågor" om konventionsbakgrund.

Utrikesministeriet tillhandahåller uppgifter om vilka stater som biträtt de olika konventionspaketen (se även Finlex.)

IV. ÖVRIGA TRANSPORTRÄTTSLIGA RÄTTSKÄLLOR

1. Transporträttens avtal är ofta standardavtal

Transportkunden skyddas vanligen genom tvingande lagstadganden. Inom den ram som rättsreglerna tillåter kan parterna reglera sitt rättsförhållande genom *avtal*. På några områden finns överhuvudtaget ingen lagstiftning. I så fall kan parterna fritt träffa avtal. Avtalen ingås ofta på *standardblanketter* och med hjälp av allmänna *avtalsvillkor*. Ett exempel på så gott som enbart avtalsreglerad verksamhet är speditörernas nordiska standardvillkor, NSAB (se närmare nedan kap. 13 III).

Standardvillkor och standardavtal är vanliga inom transporträtten. Många av standardavtalen har utarbetats av *internationella* organisationer och har en bred internationell spridning. Ett typiskt exempel på internationellt enhetliga villkor är den internationella flygbiljetten. Avtalsvillkoren i biljetthäftet har utarbetats av IATA (International Air Transport Association). De flesta större flygbolag tillämpar dessa villkor. Liknande allmänt omfattade internationella standardavtal är de sjörättsliga konossementen och sjöfraktavtalen samt tids- och resecertepartierna. BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference) i Köpenhamn har haft en central roll vid utarbetandet av konossements- och certepartiformulären.

Genom denna typ av internationella standardavtal kan man sträva att ge standardvillkoren effektiv genomslagskraft och uppnå internationellt enhetliga regler. För att harmoniseringen skall lyckas förutsätts att t.ex. vid tolkning av oklara klausuler viss hänsyn tas till avtalets internationella bakgrund. Här tangerar man liknande problem som vid tolkning av konventionsbaserad lagstiftning.

Ett omdebatterat exempel är den norska skiljedomen i den s.k. *Arica-saken*, ND 1983 . 309, som gällde tolkningen av "off hire"-klausulen i tidsbefraktningscertepartiet "Texacontime 2". Texacontime var utformat med engelsk rätt som bakgrund men det fanns en hänvisning till norsk skiljedomstol och norsk rätt. Skulle tolkningen av "off hire"-klausulen följa engelska rättsprinciper eller norsk rätt? Efter ingående diskussion stannade den norska skiljedomstolens majoritet (*S. Brækhus, O. Lund*) för den engelska

tolkningen (se t.ex. *Grönfors* 49 ff och *Krüger* 885 f och där närmare angivna hänvisningar).

I transporträtten gäller samma *inkorporeringskrav* som i juridiken i övrigt. För att ett standardavtal eller en standardklausul skall bli del av avtalet mellan parterna, skall i detta finnas en klar hänvisning till standardvillkoren eller klausulen. I denna allmänna regel finns olika nyanser. Vid godstransporter är båda parterna ofta yrkesmän med lång erfarenhet, standardvillkoren är inarbetade och allmänt omfattade i branschen och villkoren kanske utarbetade av representanter för båda parterna (agreed documents). En sådan här situation kan innebära att domstolarna gör avkall på det strikta hänvisningskravet.

Se de äldre finska HD fallen om spedition. I det första fallet, *HD 1972 II 55*, hade en speditör i sina speditionsräkningar, som han sänt till kunden, uppgivit att han utför alla speditionsuppdrag i enlighet med Nordiskt Speditionsförbunds allmänna bestämmelser (NSAB). Speditören hade på kundens begäran tillställt honom bestämmelserna. Speditören kunde göra gällande panträtt i godset enligt bestämmelserna.

I det andra fallet, *HD 1973 II 30*, kunde speditören inte visa att man avtalat om att tillämpa NSAB. Bestämmelsernas klausul om panträtt kunde inte tillämpas såsom uttryck för handelsbruk inom branschen (se t.ex. *Sevón JFT 1972 355 ff*).

I det nyare svenska hovrättsfallet, det s.k. *Litsa-fallet ND 1980. I*, konstaterade domstolen bl.a. att bestämmelserna länge och allmänt tillämpats inom branschen. Domstolen konstaterade att ett stort företag måste vara införstått med förekomsten av allmänna avtalsvillkor. Bl.a. dessa omständigheter leder till att det måste krävas särskilda skäl för att speditörbestämmelserna inte skall anses tillämpliga (se närmare t.ex. *Ramberg* 40 ff och där angiven litteratur och hänvisningar).

2. Sedvänja och handelsbruk

Sedvänjan spelar fortfarande en roll som rättskälla. I transporträtten brukar man framför allt hänvisas till s.k. *hamnkutym* (customs of the port). Hamnkutymen som uppkommit under årens lopp går i den rättsliga

hierarkin framom dispositiv rätt. Den anger hur lastningen och lossningen skall ske, tidsfristerna beräknas, kostnadsfördelningen vid hantering av lasten genomföras o.s.v.

I transporträtten såsom i köprätten i övrigt, har *handelsbruk* som bildats *mellan parterna* i etablerade avtalsförhållanden en betydelsefull roll.

3. Rättspraxis

Transporträttslig rättspraxis är knapphändig i Finland. Eftersom lagstiftningen på området i stor utsträckning tillkommit i *nordiskt* samarbete kan man i större utsträckning än vanligt åberopa praxis i Danmark, Norge och Sverige. Men det internationella inslaget kommer särskilt fram vid tolkning av konventionsbaserad lagstiftning. Respekterar man konventionernas harmoniseringssträvanden, bör man beakta *internationell* praxis. Engelsk rättspraxis har traditionellt spelat en framträdande roll i sjö-rätten (se t.ex. den ovan refererade norska skiljedomen *Arica ND 1983* . 309).

På sjörettens område finns en samnordisk rättsfallssamling, *Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender* (ND), som utkommit sedan år 1900. *Arkiv for luftrett*, (AfL) som utkommer i Norge, innehåller bl.a. nordisk rättspraxis på lufträttens område.

European Transport Law (ETL) ger en mycket god överblick över europeiska transportfall, såväl sjö-, luft-, bil-, järnvägs- som försäkringsrättsfall. I t.ex. *Lloyd's List Law Reports* hittar man de engelska sjörättsfallen. Tidskriften *Air Law* innehåller korta översikter över lufträttsfall från olika länder. Flera andra specialtidsskrifter finns på Riksdagsbiblioteket, Juridiska fakultetens seminariebibliotek, Åbo Akademi's juridiska institution o.s.v.

Hos oss har skadenämnden för vägtransportförsäkring (SNVF) givit ett flertal mycket intressanta *rekommendationer* om tolkning av VBL och sålunda även den bakomliggande CMR. Det är fråga om rekommendationer, inte bindande domar.

4. Doktrin

Också den juridiska litteraturen är knapphändig i Finland. Den nordiska doktrinen ger vidare vyer. Men vid tolkning av de internationella konventionerna kan man inte stanna här, utan man bör givetvis beakta

internationell doktrin. Den innehåller ofta informativa redogörelser om konventionernas syfte och tillkomst samt genomarbetade analyser av internationell praxis och underlättar sålunda förståelsen av det heterogena materialet.

Bland nyare finsk transporträttslig litteratur (se beträffande äldre t.ex. *Sevón-Sisula* 1983 s 23 f) kan nämnas *Hannu Honkas* befraktningsrättsliga studie, Fartygets skick och egenskaper (1989), *Peter Wetterstein* (red.) Nöjesbåten (1988) och *Lena Sisula-Tulokas* Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985) *Esko Hoppu* har skrivit en lärobok i transporträtt, Kuljetuskauppa (1991).

Bland grundläggande nyare nordisk litteratur kan särskilt nämnas *Kurt Grönfors* Inledning till transporträtten (1989), *Grönfors* Tolkning av fraktavtal (1989), *Per Ekelund*, Transportaftaler (1991), *Falkanger-Bull* Innføring i sjørett (1988). Se i övrigt litteraturhänvisningarna i varje kapitel.

Nordiska specialserier i transporträtt är de i Oslo utkommande *Arkiv for sjørett*, *Marjus* samt *Arkiv for luftrett*. *Sjörättsföreningen i Göteborg* ger ut serien *Skriften*.

I *Nordiskt Institutt for Sjørett* i Oslo finns ett avancerat specialbibliotek.

Kurt Grönfors, Tolkning av fraktavtal, Sjörättsföreningen i Göteborg, 1989 (ISBN 91-24-16382-1).

Erling Selvig, Tolkning efter norsk eller anden skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk, TfR 1986 1-26.

Lena Sisula-Tulokas, Om konventionstolkning – att äta kakan och ha den kvar, JFT 1987 240-250.

Peter Wetterstein (red.), Finsk jurisdiktion över främmande fartyg, I, II, Åbo 1986 (ISBN 951-649-246-0, 951-649-305-X).

Kapitel 4. Parternas förpliktelser och ansvar

I. TRANSPORTKUNDENS PRESTATION OCH ANSVAR

I olika avtal är det alltid prestationernas innehåll och det därtill anslutna ansvaret som ur juristens synvinkel är det intressantaste. Vi börjar med den enklare delen av denna centrala problematik, transportkundens prestation och ansvar. Den följer ett mönster som har bekanta drag från den allmänna köprätten.

1. Huvudförpliktelsen, att betala frakt

Transportkundens huvudprestation är att betala transporten, dvs. att erlagga *frakt*. Inflensen från KöpL syns tydligt i t.ex. SjöL:s bestämmelse som stipulerar att om fraktens storlek inte avtalats skall gängse frakt betalas.

Termen *transportkund* kan avse *avsändaren* (ofta säljaren) eller *mottagaren* (köparen). I det bakomliggande köpavtalet har vanligtvis säljaren och köparen kommit överens om vem av dem som står för transportkostnaderna (se även lösningen i KöpL § 7 och 11). Regleringen i köpeavtalet påverkar inte transportörens rätt till betalning av sin motpart. Den är oberoende av köpet och grundar sig på transportavtalet. Om annat inte har överenskommit med transportören skall frakten betalas i *förskott* i samband med att transportören mottar godset för transport (se även JBF § 38). Denna huvudregel hindrar inte att transportkunden och transportören kan ha kommit överens om andra arrangemang, t.ex. att frakten skall betalas i efterskott av mottagaren. För att det hela skall fungera utan komplikationer bör arrangemangen givetvis överensstämja med fördelningen av förpliktelserna enligt köpavtalet. Transportavtalet kan givetvis inte ändra på köpavtalet.

Om godset på bestämmelseorten lämnas ut mot konossement är mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar (såsom t.ex. överliggetidsersättning) endast under förutsättning att de framgår ur konossementet. Han bör ha blivit informerad om dem när han löste in konossementet. Om fraktbrev använts är mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet

endast om han har underrättats om dem eller om han "insett eller borde ha insett" att de var obetalda.

Å andra sidan behöver *transportören inte lämna ut godset förrän fordringarna är betalda* eller det har ställts säkerhet för dem (SjöLFörs § 270, 272, VBL, § 20, 26, JBF § 86, se även närmare den andra delen). En gammal transporträttslig grundsats är att i sista hand "*betalar godset frakten*". Transportören har alltså *retentionsrätt* i godset.

2. Avlämnandet

För att transporten skall kunna genomföras måste kunden givetvis *avlämna godset till transportören* men därutöver också tillställa nödvändiga *dokument* för transportens genomförande. Uttryckliga stadganden om denna grundförutsättning för transporten finns endast i SjöL.

Själva *lastningen* och *stuvningen* utförs vanligtvis på åtgärd av transportören om annat inte överenskommits (se närmare de speciella reglerna för olika transportmedel i andra delen).

Om avlämnandet *väsentligt försenas* kan transportören ha rätt att häva avtalet och *kräva* ersättning för fraktförlust och annan skada. Om avsändaren frånträder avtalet före transporten börjat har transportören likaså rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

När godset avlämnas skall det vara *förpackat* på ett sådant sätt att det inte skadas eller orsakar skada på annan egendom eller person. Kundens *ansvar* för skada som illa förpackat gods kan förorsaka är beloppsmässigt *obegränsat*. Om transportören däremot vid normal undersökning kunnat upptäcka skadan kan kunden gå fri från ansvar.

Enligt t.ex. VBL är avsändarens ansvar i detta avseende objektivt och obegränsat. Då det är fråga om inrikestransporter har för konsumentens del dock gjorts ett undantag. En enskild person blir ansvarig för personskada och skada på annan egendom endast under förutsättning att han gjort sig skyldig till vårdslöshet (VBL § 14). Ett liknande strängt ansvar utan konsumentundantaget gäller vid järnvägstransport, medan SjöL har som ansvarsgrund vårdslöshet på avsändarsidan (SjöLFörs § 290).

Avsändaren ansvarar även för skador som s.k. *farligt gods* har orsakat personer, annat gods, transportmedlet eller egendom utanför transportmedlet. Också i dessa fall är ansvaret *objektivt och obegränsat*. Ansvar föreligger dock inte om transportören kände till godsets farlighet (SjöLFörs § 257, 291, VBL § 15, LTL § 16, JBF § 71. Se närmare L om

transport av farliga ämnen på väg, 1974/510 Ek 10 §, F om transport av farliga ämnen med fartyg 1980/357, L om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg 1980/401 Ha 41 C, SOLAS 1974 kap VII, FördrS 111/81).

Avsändaren är ansvarig för att de *uppgifter* han lämnar om godset är korrekta. Grundidén bakom t.ex. *konossementet* är att dokumentet representerar godset. Tredje man som inlöser ett konossement skall kunna lita på uppgifterna i dokumentet. Detta har tryggats dels genom att transportören har en viss undersökningsplikt och ett ansvar beträffande vissa konossementsuppgifter. Därutöver svarar avlastaren gentemot transportören för riktigheten av de uppgifter som på hans begäran intagits i konossementet. Avsändaren ansvarar för hela den skada som uppkommer genom hans agerande, d.v.s. hans ansvar är *obegränsat*.

Det händer att avlastaren vill att transportören inte skall göra förbehåll i konossementet om att transportören t.ex. inte kontrollerat godsets stycketal. Avlastaren kanske förbinder sig att hålla transportören skadelös för de ersättningsanspråk godtroende tredje man ställer mot transportören (sk. back letters eller indemnitetsförklaringar). Om syftet är att vilseleda konossementsförvärvaren, kan transportören inte undgå sitt ansvar trots förbehållet. Om det däremot inte är fråga om brottsligt förfarande, utan exempelvis om en mindre felräkning av ett större godspartis godsmängd och en omräkning skulle innebära tidsspillan och kostnader, accepteras indemnitetsförklaringen. Detta innebär att transportören blir ansvarig mot konossementsförvärvaren men transportören kan sedan vända sig mot avlastaren med ett lika stort anspråk.

Avsändaren ansvarar också för riktigheten och fullständigheten av de *uppgifter* han lämnar i *fraktsedeln*. Transportören kan orsakas skada eller kostnad genom att t.ex. ett fordon fått invänta handlingar på gränsorten (VBL § 11). Avsändarens ansvar är *objektivt* och *obegränsat* (se VBL § 11, LBL § 10, JBF § 72).

Det stränga avsändaransvaret gäller givetvis bara de uppgifter avsändaren själv lämnar, inte t.ex. uppgifter om transportörens namn och adress, ort och dag för fraktsedelns upprättande, kostnaderna för transporten samt de uppgifter transportören är skyldig att kontrollera.

3. Mottagandet

Det är en truism att säga att mottagarna skall ta emot godset. De transporträttsliga reglerna är dessutom mer nyanserade. Om mottagaren inte

är på plats kan godset lagras på hans bekostnad. Det är vanligtvis transportören som sköter om att godset lossas från transportmedlet.

Då sjötransportören lägger upp gods för mottagarens räkning kan han samtidigt meddela om en skälig frist efter vars utgång han har rätt att sälja så mycket av godset att hans fordringar jämte försäljningskostnader blir täckta. Om mottagaren inte avhämtat godset inom en så kort frist som 1 månad har järnvägen med stöd av JBF rätt att sälja det (JBF § 55). Denna rätt för transportören att i sista hand få ut sina fordringar ur godset kan betecknas som en allmän transporträttslig regel.

Avsändaren och transportören kan inte genom transportavtalet skapa någon skyldighet för mottagaren att ta emot godset. Hans *skyldighet baserar sig på köpekontraktet* (mora accipiendi, se vidare KöpL § 72–78). Mottagarens eventuella skyldighet att i samband med mottagande betala frakt har behandlas ovan under punkt 1.

För att i full utsträckning bibehålla sina rättigheter gentemot transportören skall mottagaren *undersöka* godset och vid behov *reklamera* inom de korta tidsfrister som transporträtten opererar med (se om reklamationsstiderna och verkan av underlåten reklamation nedan kap. 5).

II. TRANSPORTPRESTATIONEN OCH TRANSPORTÖRENS ANSVAR

1. Vem ansvarar transportören för?

I detta avsnitt talas genomgående med ganska lös terminologi om transportörens ansvar. Det är givetvis en förenkling. Transportören ansvarar även för de personers handlingar och underlåtelser som hjälper honom vid utförande av transporten. Han ansvarar för anställdas och medhjälparens handlingar och underlåtelser (jämför de liknande principerna i SkL kap. 3). Om ersättningskrav riktas direkt mot dem, kan de åberopa samma ansvarsbegränsningar som transportören. I framställningens andra del behandlas problematiken mer detaljerat för varje transportsätt.

2. Transportprestationens uppbyggnad och det därmed förknippade ansvaret

Transportåtagandet går ut på att godset skall *transporteras till bestämmelseorten* och där i *oskadat och oförminskat skick i rätt tid* överlätas till *rätt mottagare*. Transportprestationen är sålunda sammansatt av flera olika förpliktelser. Det är inte bara fråga om att transportera godset till bestämmelseorten. För att transporten skall vara meningsfull skall godset *vårdas* under transporten så att det inte minskar eller skadas, det skall vara framme på bestämmelseorten *i rätt tid*, det kan inte bara lämnas på kajen vind för våg utan godset skall överlämnas till *rätt mottagare* o.s.v. Om så inte sker har transportören sannolikt gjort sig skyldig till avtalsbrott och transportkunden kan göra gällande rättsliga påföljder. Av de rättsliga påföljderna är det framför allt *skadeståndet* som har betydelse. Krav på naturaprestation, prisavdrag eller hävning av påbörjad transport är vanligtvis opraktiska påföljdsoptioner.

Utgående från transportåtagandets innehåll kan man analysera fram vissa förpliktelser som motsvaras av en viss typs ansvar.

Huvudelementen i transportåtagandet kan beskrivas med följande schematiska bild:	
fortskaffningsplikt	– fortskaffningsansvar
plikt till rättidig uppfyllelse	– dröjsmålsansvar
mottagningserkännande	– redovisningsansvar
särskilda uppgifter	– uppgiftsansvar
vårdplikt	– ansvar för saksador
utlämningslöfte	– utlämningsansvar

Den här indelningen av transportlöftets olika element bygger på den uppdelning Kurt Grönfors lanserade i sin grundläggande lärobok *Allmän transporträtt* redan 1965.

Men varför behövs en indelning i olika ansvarstyper om det praktiska påföljdsoptioner i varje fall är skadestånd? Indelningen är nödvändig då såväl ansvarsgrunden som ansvarsbeloppet kan variera beroende på ansvarstypen. Har transportören t.ex. utlämnat godset till fel mottagare är hans ansvar sannolikt obegränsat, d.v.s. han ansvarar för hela den uppkomna skadan. Om godset skadats medan det är i hans vård är hans ansvar beloppsmässigt begränsat t.ex. till 50 mk/kg av det skadade godsets vikt. Kommer godset för sent fram är hans ansvar begränsat till t.ex. ett

belopp som motsvarar frakten. Indelningen i ansvarstyper är basen för genomgången av transportörens ansvar i bokens speciella del. Här berörs kort vad de olika ansvarstyperna egentligen innebär. Huvudvikten läggs vid dröjsmåls- och sakskador.

21. Fortskaffningsansvaret

Transportåtagandets kärna är att transportera godset fram till bestämmelseorten. Transporten skall ske med avtalat transportmedel och längs avtalad rutt till bestämmelseorten. Men det är *inte* så enkelt att transportören *alltid* och obetingat skulle ha gjort sig skyldig till *avtalsbrott* om så inte sker. Som så ofta är fallet finns det vissa undantag.

a. Vid *deviation* (transportomläggning, reitiltä poikkeaminen) sker en avvikelse från avtalad eller sedvanlig rutt. Problematiken har framför allt diskuterats i sjörätten. *Deviation* är tillåten i vissa speciella situationer, som framför allt har att göra med den allmänna sjösäkerheten. *Deviation* är tillåten för att "rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av annan skälig anledning" (Sjöl § 98, SjöLFörs § 331). Otillåten *deviation* är ett avtalsbrott som leder till ansvar (se kap. 9 punkt 2).

b. Vissa vanliga sjörättsliga *avtalsklausuler* kan få den verkan att transportören anses ha fullgjort sina förpliktelser även om godset inte kommer fram till bestämmelseorten. Det är framför allt de sk. ishinderklausulerna och scope of voyageklausulerna (se t.ex. Finncarriers bilagda standardvillkor, Standard Conditions of Carriage, II Performance of the Contract). En isklausul har den verkan att en transportör anses ha fullgjort sin transportplikt även om lasten inte lossas i avtalad lossningshamn utan i en närliggande hamn, givetvis förutsatt att fraktavtalet innehåller en isklausul och ishinder verkligen föreligger.

Problematiken belystes redan i det gamla rättsfallet *S/S Imatra, HD 1929 II 179*. Ångfartyget *Imatra* skulle enligt konossementet föra råg från Baltimore direkt till Vasa. P.g.a. ishinder vägrade fartygets kapten föra fartyget ända fram. Det anlöpte i stället Helsingfors där lasten lossades. Mottagaren krävde att rederiet skulle ersätta kostnaderna för godsets järnvägstransport från Helsingfors till Vasa.

HD fann likväl redarens vägran att anlöpa Vasa befogad, men godset borde ha lossats i Mäntyluoto emedan Mäntyluoto var den

närmaste säkra hamnen i förhållande till Vasa. Rederiet ålades därför att till lastmottagaren erlægga de merkostnader som förorsakats av att fartyget lossats i Helsingfors i stället för Mäntyluoto. Mottagaren fick själv stå för kostnaderna för transporten från Mäntyluoto fram till Vasa.

Omlastningsklausulerna, som hör till konossementens standardinnehåll (se t.ex. Finn carriers bilagda standardvillkor, punkt 5. Subcontracting), ger vanligtvis transportören rätt att omlasta godset till annat fartyg eller transportmedel. Han bär fortfarande risken för transportens fullgörande men klausulen innebär att själva omlastningen inte konstituerar avtalsbrott.

c. Fortskaffningsansvarets omfattning *kan* slutligen även påverkas av bestämmelserna om *ömsesidig hävningsrätt* vid exempelvis uppenbar krigsrisk och liknande situationer. Härvid kan vardera parterna få bära sina egna kostnader.

22. Dröjsmålsansvaret

Tidsaspekten är central i transporträtten. Om viss transporttid inte uttryckligen avtalats skall transporten genomföras inom *skälig tid*. Ersättningsbeloppen för dröjsmålsskador är vanligtvis *beloppsmässigt begränsade* till t.ex. fraktens storlek (se närmare genomgång av ansvarsbegränsningarnas storlek för olika transportmedels del i följande avsnitt III). Men när dröjsmålet varat *utöver en viss tid* (t.ex. 60 dagar från det transportören mottagit godset såsom vid internationella landsvägstransporter), behandlas skadan inte mera som en dröjsmålsskada utan kunden kan välja att kräva ersättning som om godset gått förlorat, m.a.o. dröjsmålsskadan *konverteras till sakskada*. Konverteringssystemet tillämpas i sjö-, landsvägs- och järnvägsrätten. I lufträtten följer dröjsmålsansvaret samma maximibelopp som sakskadorna, vilket innebär att konverteringsreglerna här är överflödiga.

23. Redovisningsansvaret

Mottagningserkännandet visar att transportören omhändertagit godset för transport. Transportören skall lämna ut samma gods som han mottagit och det skall vara i samma skick som när han mottog det. Han skall sålunda *redovisa samma gods som han mottagit*, varken mer eller mindre, bättre eller sämre. Man kan tala om ett redovisningsansvar.

24. Uppgiftsansvaret

Fraktbrevets uppgifter skapar en presumtion att godsmängden och -skicket faktiskt motsvarar fraktbrevets *uppgifter*. Transportören har ett uppgiftsansvar. Om transportören exempelvis i fraktbrevet inte gjort *anmärkning* att emballaget är skadat, kan han visserligen senare försöka bevisa att det var skadat redan vid mottagandet och skadades alltså inte under transporten. Bevisningen kan dock i praktiken vara svår att genomföra. Även om den lyckas, kan transportören bli ansvarig för vårdslöshet vid kontroll av uppgifterna.

När parterna använt *konossement* och dokumentet omsatts till godtroende tredje man, får transportören inte mer föra bevisning mot konossementsuppgifterna. Tredje man, som genom att "köpa" konossementet köper godset, skall kunna lita på att konossementets uppgifter är korrekta och inte senare kan motbevisas. Transportören har ett särskilt *uppgiftsansvar* för konossementets uppgifter. Det särskilda uppgiftsansvaret kan indelas i 1) ett fingerat transportansvar och 2) ett äkta (verkligt) uppgiftsansvar.

1. Det *fingerade transportansvaret* har sin utgångspunkt i att *konossementsuppgifterna som beskriver godset* inte får motbevisas (SjöLFörs § 299). Det leder till att om konossementsuppgifterna t.ex. anger en större mängd gods än vad som mottagits, blir transportören skyldig att ersätta differensen som om godset gått förlorat under transporten. Han kan alltså åberopa de maximala ansvarsbegränsningsbeloppen för saksador. Systemet förutsätter att konossementet skall ha inlösts av godtroende tredje man. T.ex. en avsändare, som samtidigt är mottagare, kan inte göra sig en förtjänst på transportörens misstag. Om transportören haft *skälig anledning att betvivla* godsuppgifternas riktighet eller om han *inte* haft *rimlig möjlighet att undersöka* dem, kan han undgå sitt ansvar endast förutsatt att han i konossementet gjort ett *förbehåll* som klart utvisar detta.

I *HD 1973 II 41*, det sk. smörfall, hade enligt konossement flera partier smör år 1969 transporterats med m/s Rännö och m/s Tingö. Vid lossandet hade kolliantalet enligt de av hamnmyndigheterna utfärdade lossningsattesterna understigit de i konossementen angivna.

HD, som fastställde HovR utslag, fann bl.a. att "det enligt konossementet ålegat rederiet att utlämna de i konossementen angivna kolliantalen smör och att konossementen icke i förevarande avseende innehållit något förbehåll eller någon friskrivningsklausul

rörande riktigheten av uppgifterna om det inlastade kolliantalet”. Rederiet ålades att utge ersättning för bristen.

I fallet *HD 1974 II 93* var det fråga om transport av stora partier nedfrysta kycklingar. Redaren hade i konossementet gjort förbehåll för vissa partier om att vikt och kvalitet var okända. För brist i dessa partier ansågs redaren inte ersättningsskyldig, då han kunnat visa att varan inte förkommit p.g.a. fel eller försummelse på hans sida. För vissa andra partier hade transportören inte i konossementet gjort förbehåll. Han ansvarade för bristen i dessa partier.

2. Det s.k. *äkta uppgiftsansvaret* gäller förutom godsbeskrivningen *alla* relevanta uppgifter i konossementet, såsom t.ex. lastningsdatum och -ort. För en godtroende konossementsförvärvare/köpare kan exempelvis lastningsdatum vara av stort intresse. Utgående från lastningsdatum kan han beräkna ankomsttiden, t.ex. räkna ut att julgransprydnaderna han köpt kommer fram i god tid före julen. Om uppgiften är felaktig, och föranleder skada för köparen blir transportören ersättningsskyldig, förutsatt att *han insåg eller borde ha insett* att konossementets innehåll var *vileledande* för köparen/tredje man. Transportören har *inte* möjlighet att åberopa *beloppsmässiga ansvarsbegränsningar, utan blir ansvarig att ersätta hela det negativa kontraktsintresset*. (Se vidare kap. 9. 41. A.)

25. Sakskadeansvaret

I praktiken aktualiseras transportörens ansvar framför allt då godset under transporten går förlorat eller skadas. Det blir fråga om *ansvar för sakskada* då transportören inte kan överlåta godset till mottagaren i samma skick som då han mottog det för transport. Transportörens plikt är alltså inte att överlåta felfri vara, utan att överlåta gods som är i samma skick som det var då han mottog det för transport. Han har en skyldighet att vårda godset så att det inte går förlorat eller skadas under transporten (se närmare följande avsnitt.)

26. Utlämningsansvaret

Transportören svarar för att godset lämnas ut till *rätt mottagare*. Denna ansvarstyp kallas utlämningsansvar. Vem som har rätt att få godset utlämnat till sig beror på vilken dokumenttyp som använts. Förenklat kunde man säga att om *fraktbrev* använts, är den som antecknats som

mottagare berättigad att få ut godset på bestämmelseorten. Om det är fråga om ett *konossement*, krävs att mottagaren företer ett original-exemplar av konossementet, kompletterat med fullständig indossementkedja (se nedan kap. 6). Om transportören utlämnar godset åt obehörig person kan han bli ersättningsskyldig såväl i förhållande till avsändaren/säljaren som den behöriga mottagaren/köparen. Ersättningsskyldighet mot avsändaren/säljaren kan uppkomma exempelvis när transportören lämnar ut godset till "rätt" mottagare men utan att denna uppvisar ett originalexemplar av konossementet. Det kan visa sig att mottagaren inte inlöst konossementet, dvs. han har inte betalt köpeskillingen och han varken kan eller vill betala den. Genom transportörens handlande har säljaren förlorat sin säkerhet och sina påtryckningsmedel. I förhållande till mottagaren blir transportören ersättningsskyldig om varan utlämnats till annan än legitimerad mottagare.

Transportören kommer vanligtvis inte att kunna åberopa ansvarsbegränsningsbeloppen utan måste *ersätta hela* den uppkomna skadan (se dock SjöLFörs § 282 jämf § 283 och LBL § 24).

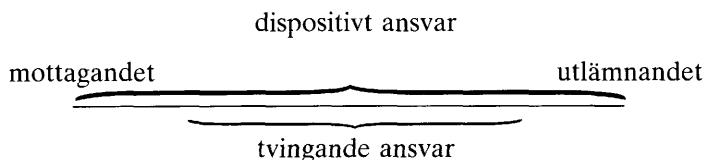
Transportörens skadeståndsskyldighet innebär här att avlastaren/säljaren skall försättas i samma situation som om felaktigt utlämnande inte skulle ha skett. Om mottagaren/köparen t.ex. skulle ha kunnat häva köpet p.g.a. fel i köpeobjektet, innebär det att avsändaren/säljaren inte lidit skada p.g.a. transportörens felaktiga utlämnande. Om köparen kunde ha krävt prisavdrag inskränker sig transportörens ansvar till det nedsatta priset.

III. TRANSPORTÖRENS SAKSKADEANSVAR

I. Ansvarsperioden

Då man söker svar på frågan när transportörens ansvar för sakskador börjar och när det slutar måste man anknyta till den i transporträtten vanliga uppdelningen i ett dispositivt och ett tvingande ansvar. Transportörens *dispositiva* ansvar börjar vid mottagandet av godset och slutar när godset lämnas ut på bestämmelseorten. Denna ansvarsperiod behöver inte sammanfalla med perioden för det tvingande ansvaret, dvs. det ansvar som transportören inte genom friskrivningsklausuler kan inskränka. Det tvingande ansvaret omfattar vanligtvis en snävare period. Den exakta gränsen för det tvingande ansvaret varierar beroende på transportmedel. Var gränsen dras är i praktiken en betydelsefull fråga genom att en stor

del av godsskadorna uppstår vid lastning och lossning och transportören vanligtvis inskränkt sitt ansvar så långt som möjligt.



I t.ex. lufträtten omfattar det tvingande ansvaret perioden "medan godset är i transportörens vård på flygplats, ombord på luftfartyg, eller vid landning utanför flygplats, var godset än finns" (LTL § 19). Det betyder exempelvis att ansvaret för gods som kund avlämnat för transport i flygbolagets stadsterminal inte omfattas av LTL:s tvingande ansvar. För att en ansvarslucka för den här perioden inte skall uppstå ingår i LTL (17 §) en *presumptionsregel* enligt vilken skadan skall anses ha uppkommit under den tvingande perioden om annat inte visas. Transporten från stadsterminalen till flygfältet kan däremot falla in under VBL:s tvingande ansvar.

Genom de nya och vidare bestämmelserna i SjöL kommer transportörens tvingande ansvar att omfatta perioden under vilken godset är i hans vård "i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen" (SjöLFörs § 274, jämf. SjöL § 168). Man skall fästa uppmärksamhet vid ordet *hamnen*. Har transportören tagit emot godset på en plats utan någon omedelbar anknytning till den ifrågavarande hamnen gäller inte det tvingande sjörättsliga ansvaret förrän godset ankommer till hamnområdet.

I andra delen kommer den tvingande periodens omfattning att behandlas särskilt för varje transportmedel.

2. Ansvarsgrunden

I dag kan man inte tala om en enhetlig ansvarsgrund i transporträtten. Ansvarsgrunden varierar beroende på transportmedel. Vissa ansvarsgrunder är vidare än det vanliga kontraktsrättsliga *presumptionsansvaret*, andra mer begränsade. (Den närmare genomgången görs i den speciella delen.) Den ena ytterligheten på skalan av olika transporträttsliga ansvarsgrunder hittar man i lufträtten. Det lufträttsliga ansvaret är ett *objektivt ansvar*. Transportören ansvarar oberoende av vållande för saksador. Undantagna

från det strikta ansvaret är endast fyra särskilt angivna situationer, skadan beror på 1) godsets egen beskaffenhet, 2) bristfällig förpackning, 3) krigshandling, 4) myndighetsåtgärd (LTL § 17, 18, 19, jämför den äldre LBL, som fortfarande är tillämplig på vissa transporter och som bygger på ett något lindrigare ansvar. Transportören skall visa att han vidtagit "alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan", LBL § 21).

Den andra ytterligheten hittar man i sjörätten. Det till synes lindrigaste ansvaret har transportören för passagerartransporter. Ansvaret är ett normalt *culpaansvar*. Det är bevisbördereglererna som gör culpaansvaret oförmånligare för *passageraren* än det i transporträtten betydligt vanligare presumtionsansvaret. För att få skadestånd skall den skadelidande *visa* förutom 1) att skadan uppkommit i samband med transporten och 2) skadans storlek, 3) att skadan beror på fel eller försummelse av transportören. Endast om skadan uppkommit i samband med vissa speciella sjörättsliga farosituationer såsom förlisning, kollision, grundstötning o.s.v. blir det fråga om presumtionsansvar, d.v.s. för att undgå ansvar skall *transportören* *visa* att han inte gjort sig skyldig till vårdslöshet. Denna lindrigare ansvarsgrund vid personskador kan verka överraskande. Särskilt vid personskador synes föreligga ett behov av ett effektivt ersättningsskydd för den skadelidande. Ansvarsgrunden har dock motiverats med passagerarens stora rörelsefrihet ombord på fartyget vilket omöjliggör all övervakning från transportörens sida.

Ansvarsgrunderna vid järnvägs- och vägtransporter samt vid gods-transporter till sjöss rör sig mellan strikt ansvar med vissa force majeure-undantag och presumerat culpaansvar.

De olika ansvarsgrunderna			
culpaansvar	presumerat culpaansvar	strikt ansvar med force majeure-undantag	objektivt ansvar
<i>SjöL:s</i> person-skade-ansvar	<i>SjöL:s</i> godsskade-ansvar + vissa ansvars-undantag, LBL	<i>JBf</i> , <i>VBL</i> , <i>JärnvAnsL</i> & <i>CIV</i> – vissa undantag	<i>LTL</i> – vissa begränsade undantag

I praktiken visar sig det presumerade culpaansvaret genom de bevis-svårigheter som vanligtvis förekommer, står mycket nära det strikta ansvaret med force majeure-undantag.

3. De beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna

Typiskt för transporträtten är transportörens lagstadgade beloppsmässiga ansvarsbegränsningar. Detta innebär att transportören genom de beloppsmässiga ansvarsgränserna effektivt kan inskränka sitt ansvar. Vid sakska-dor är ansvarsbeloppen relaterade till det skadade godsets vikt. Begränsningarna varierar beroende på transportmedel. Enligt t.ex. SjöL är transportörens ansvar begränsat till 2 SDR (c. 12 mk) av det skadade godsets bruttovikt (eller 667 SDR för skadat kolli eller annan enhet). Enligt VBL är begränsningen vid internationella transporter till 8,33 SDR per kg och vid inrikestransporter 80 mk per kg. Sjörättens lägre begränsningsbelopp förklaras genom att det transporterade godsets värde normalt är lägre än i luft- och landtransporter.

SDR (Special Drawing Rights) är en internationell fiktiv myntenhet som har konstruerats för att trygga ersättningsbeloppens värdebeständighet på den instabila valutamarknaden. SDR-enheten är uppbyggd enligt valutakorgsprincipen och består av viktiga världshandelsvalutor. I denna korg har USD en betydande roll. Uppgifterna om den dagliga SDR-kursen får man från Finlands Bank. T.ex. den 2.1.1992 motsvarade 1 SDR 5,91 mk, 1.1.1991 var värdet 5 mk, medan motsvarade värde den 1.2.1985 var 6,50 mk.

Inom ramen för ansvarsbegränsningsbeloppen tillämpas skadeståndsrättens allmänna principer för beräkning av skadestånd. Den som yrkar skadestånd bör på normalt sätt visa skadans storlek. Ersättning utgår *endast för uppkommen skada*. Det betyder att om billigt gods skadas eller försvinner, kommer ersättningssumman att understiga ansvarsgränsernas maximibelopp. Men om exempelvis en sjötransportör transporterar lätt, värdefullt gods, t.ex. datorer, kommer maximibegränsningen c. 12 mk/kg, ingalunda att ge täckning för uppkommen skada. Det sker en effektiv fördelning av transportrisken och en begränsning av transportörens ansvar. De beloppsmässiga ansvarsgränserna genomgås närmare i den speciella delen. Här av avsikten endast att understryka deras stora betydelse och att framhålla att beloppen varierar för olika transportmedel.

En jämförelse av sakskadeansvaret vid godstransporter ger följande:	
JBF	200 mk/kg
LTl, LBL, COTIF	c. 100 mk/kg
VBL (inrikestransport)	80 mk/kg
VBL (internationell transport)	c. 49 mk/kg
SjöL (beakta dock även kollibe-gränsningssystemet, nedan i kap. 9, punkt 31.)	c. 12 mk/kg

Utöver gods- och personskadornas beloppsmässiga ansvarsbegränsningar finns i *sjörätten* ett annat begränsningssystem, den s.k. *globalbegränsningen*, som begränsar redaransvaret till ett visst *belopp per fartygets dräktighet*. Globalbegränsningsreglerna baserar sig på internationella konventioner (se närmare den speciella delen, kap. 9.)

När man läser ersättningsreglerna skall man även fästa uppmärksamhet vid den del av reglerna som anger om ersättningen även täcker *handelsvinst* (givetvis inom den ram maximibegränsningarna tillåter). Exempelvis stadgar VBL (§ 32) att handelsvinst inte skall täckas. Utgångspunkten vid beräkningen av skadeståndet skall vara godsets värde då det mottogs för transport på avsändningsorten med tillägg för frakt, tull och andra transportavgifter. SjöL (§ 120, SjöLFörs § 279) utgår däremot från godsets värde på bestämmelseorten, vilket kommer att inkludera viss ersättning för handelsvinst.

4. Varför finns ansvarsbegränsningarna?

De transporträttsliga ansvarsbegränsningarna har motiverats på flera olika sätt. Ett har varit att söka stöd i den historiska utvecklingen. Transporterna uppfattades förr som *äventyrliga företag*, där *risken* skulle vara *gemensam* för transportören och transportkunden. Någoting av det gamla tankesättet finns kvar ännu i dag. Transportverksamheten är fortfarande riskfull men nödvändig. Olika typer av riskfördelningar har krävts för

att någon överhuvudtaget skulle åta sig att transportera gods- och människor. Det har även hävdats att *försäkringstäckning* med rimlig premienivå förutsätter ansvarsbegränsning. Ett obegränsat ansvar skulle innebära stora kostnader och leda till höga frakter. Det *extra ersättnings-skydd* som *transportkunden* kan behöva för dyrbart gods kan han *själv skaffa sig genom försäkringstäckning* eller genom att särskilt avtala med transportören om ett högre ansvar (CMR utgör undantag genom att möjligheten att avtala om högre ansvar saknas). Ansvarsbegränsningarna ger också transportören möjlighet att *kalkylera sin företagarrisk*. De beloppsmässiga begränsningarna har ansetts vara en av grundstenarna i för hela det transporträttsliga ansvarssystemets uppbyggnad.

Svårare har det numera varit att argumentera för de sjörättsliga ansvarsfriskrivningsgrunderna felnavigering och brand (se närmare kap. 9). Den gamla argumentationen har bl.a. framhållit att detta är risker som är gemensamma för fartyg och last. En transportör gör sitt yttersta för att inte utsätta det värdefulla fartyget för den här typen av risker. Det skulle vara oskäligt att ytterligare pålägga transportören ett lastskadeansvar. Argumentationssättet har mötts med kritik, det har framhållits att även annan transport- och företagsverksamhet kan vara riskfull med stora värden på spel. I Haag-Visbyreglerna finns bägge undantagen fortfarande kvar, i Hamburgreglerna har felnavigeringen som befrielsegrund fallit bort.

5. När sätts ansvarsbegränsningarna ur spel?

Graden av transportörens vårdslöshet har stor betydelse för hur hans ansvar kommer att utformas. En gradering i tre huvudgrupper påverkar ansvarsutformningen.

1 ansvarsfrihet	2 beloppsmässigt begränsat ansvar	3 fullt skade- ståndsansvar
--------------------	---	-----------------------------------

1) Transportören är *ansvarsfri* om han kan *visa* att någon av de särskilda *befrielsegrunderna* som lagarna känner till är för handen. Skadan beror t.ex. på godsets egen beskaffenhet. I t.ex. sjörätten räcker det att han visar att culpa på hans sida inte föreligger.

2) Transportören drabbas av ett *beloppsmässigt begränsat ansvar* om han *inte* lyckas visa att på hans sida inte föreligger någon av de speciella *befrielsesituationer* som lagarna anger.

3) Transportören drabbas av ett *obegränsat ansvar* om skadan vållats *uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet* (se VBL § 38, JBF § 66, särskilt formuleringen i SjöLFörs § 283 och LBL § 26). Observera dock att den nya *LTL:s* ansvarsgräns är avsedd att vara absolut och får enligt lagen inte överskridas oavsett vilken grund för ansvarighet som än åberopas, LTL § 24.

Vad som är uppsåt eller grov vårdslöshet och sålunda leder till ett obegränsat ansvar är i transporträtten, såsom i skadeståndsrätten i övrigt, en prövningsfråga från fall till fall. Grov vårdslöshet har exempelvis *Saxén* (Skadeståndsrätt 39) beskrivit som någonting etiskt klandervärt som ofta utmärks av hänsynslöshet och ligkiltighet för andras säkerhet. Tillämpat på transporträtten kunde man tala om hänsynslöshet och ligkiltighet beträffande transportens genomförande och godsets säkerhet.

I *HD 1983 II 95*, som gällde landsvägstransport av ett parti regnrockar från Hälsingborg till Vanda, försvann regnrockarna under transporten och hittades först några månader senare i transportörens terminal. Mottagaren hävdade att det var fråga om grov vårdslöshet på transportörens sida och att transportörens ansvar sålunda skulle vara obegränsat.

HD konstaterade bl.a. att transportören är skyldig att tillse att uppgifter om var godset finns vid varje tidpunkt kan erhållas omedelbart samt att meddelande till kunden om de omständigheter som anknyter sig till godsets identifiering och förvaringsställe är riktiga. HD fann att transportörens försummelse utgjorde grov vårdslöshet och att ansvaret sålunda var obegränsat. (Fallet har kommenterats bl.a. av *Selvig*, ND 1983 XI, som konstaterar att det "skal altså ikke mye til for å miste retten til ansvarsbegrensningen ett CMR".)

I ett svenskt fall, *NJA 1986 s. 61*, var det fråga om en inrikes vägtransport av en grävsropa. Grävskopan lastad på trailern hade en högsta höjd mellan 400 och 418 cm. Vägen gick under en viadukt vars fria höjd var 3,6 m. Flera varningstavlor utvisade den fria höjden. Chauffören uppmärksammade inte detta utan körde bilen under viadukten. Grävskopan skadades och ägaren ansåg att det var fråga om grov vårdslöshet och att ansvaret sålunda var obegränsat.

Enligt TR var det fråga om grov vårdslöshet, enligt HovR (omröstning) om "vanlig" vårdslöshet. HD (omröstning) fann att det visserligen var fråga om en försummelse av allvarlig beskaffenhet men att försummelsen likväl inte kunde anses vara "så svårartad att den bör bedömas som grov vårdslöshet".

Ett finskt motsvarande fall behandlades i skadenämnden, *SNVF 1/202/90* (se närmare om *SNVF* kap. 10). En potatisupptagningsmaskin skadades då den slog i terminaltaket. Nämnden fann bl.a. att man inte kunnat konstatera att transportören känt till "risken att hans åtgärder kan förorsaka skada, men att han ändå genom att förhålla sig likgiltig därtill godkänt risken och företagit åtgärden". Det var sålunda fråga om s.k. vanlig vårdslöshet.

Peter Wetterstein, "Wilful misconduct" och redarens globalbegränsningsrätt. Festskrift till Kurt Grönfors 427-444, Stockholm 1991 (ISBN 91-1-897572-0).

Thor Falkanger – *Hans Jacob Bull*, Innføring i sjørett, Oslo 1988 (ISBN 82-90260-25-3).

Kapitel 5.

De korta reklamations- och preskriptionstiderna

I. FRISTERNAS STORA BETYDELSE

I transporträtten förekommer två olika reaktionsfrister som transportkunden skall iaktta för att kunna göra gällande sin rätt till ersättning. Fristerna gäller reklamation och preskription.

Stadgandena om olika frister är precisa och tekniska och som sådana inte särskilt spännande. Men för transportkundens möjligheter att göra gällande sina rättigheter kan de i praktiken ha avgörande betydelse. Missar han tiderna kan han förlora all sin rätt till ersättning, hur befogade hans krav i övrigt än är. Speciellt mot bakgrund av traditionen i finsk köprätt med ofta flexibla tidsgränser är det skäl att särskilt framhålla dessa strikta korta frister. (Jämför t.ex. reklamationsstadgandet i vår KöpL § 32 med svenska och norska KöpL:s 2 års frist i § 32 mom 2 och den liknande preskriptionsfristen i FN-konventionen art. 39.)

II. REKLAMATION

Reklamation innebär att mottagaren genast (om det är fråga om en synlig skada) eller inom en kort tidsfrist efter han mottagit godset skriftligen skall meddela om eventuell skada. Reklamationstidens längd och effekten av försummad reklamation varierar för olika transportsätt. Enligt SjöL:s och VBL:s stadganden om internationella transporter inskränker sig effekten av försummad reklamation till att vända bevisbördan. Mottagarens försummelse leder m.a.o. till *presumptionen* att godset vid överlämnandet var oskadat eller i det skick som framgår av fraktbrevet. För övriga transporters del, alltså även inrikes landsvägstransporten, leder försummad reklamation till *förlust av rätten* att åberopa felet. (Se närmare andra delen.)

Systemet kan förenklat framställas enligt följande:

§	tid	effekt
SjöL § 121, SjöFörs § 288 VBL § 40	genast, senast 3 d genast, senast 7 d*	godset presumeras oskadat godset presumeras oskadat**
LTL § 26 JBF § 78,79	genast, senast 14(7,21) d genast, senast 10 d	förlust av talan förlust av talan

* Om mottagaren av inrikestransport är konsument, skall anmärkning göras inom skälig tid.

** Enligt VBL 40 a § om inrikestransport, innebär försummad anmärkning förlust av talerätten.

För dröjsmål finns särskilda reklamationstider.

III. PRESKRIPTION

Preskriptionstiden är på liknande sätt mycket kort i transporträtten. Transportkunden skall inom en begränsad tidsfrist väcka talan vid domstol för att kunna göra sin rätt gällande. Tidsfristens längd varierar men effekten av försutten frist är densamma för alla transportsätt, transportkunden *förlorar rätten till ersättning*.

§	tid	effekt
SjöL 229 VBL 41 LTL 29 JBF 82	1 år 1 år (3 år) 2 år 1 år (3 år)	rättsförlust rättsförlust rättsförlust rättsförlust

Som motivering till transporträttens korta preskriptionstider har anförts flera skäl. Man har åberopat allmänna motiveringar, såsom att förhindra att "de faktorer som påverkar saken faller i glömska" (t.ex. Förslaget till JvAnsvL 1896 36). Men det argumentet är inte speciellt för transporträtten utan kunde anföras generellt som motivering för korta frister. Relevantare kan däremot vara motiveringar såsom att transportören har ett berättigat intresse att med hänsyn till den riskfulla branschen och sitt stränga ansvar kunna framtvinga en uppgörelse inom rimlig tid. Det har även framförts att inom en näring där stora belopp ständigt riskeras, innebär oklarhet om eventuella krav under en längre tid en allvarlig belastning. Situationen måste regelbundet kunna "rensas".

Om parterna inte efter skadefallet avtalat om förlängning av tiderna är det helt klart att transportkundens möjligheter att få ersättning är förlorade efter preskriptionstidens utgång. I den mån de här "klara" fallen överhuvudtaget kommer upp till domstolsbehandling, stannar de i regel i lägsta instans. Om specialfrågor i anslutning till preskriptionen finns däremot ett flertal finska rättsfall. Se t.ex. *HD 1970 II 51* (flygtransport av passagerare), *HD 1985 II 173* (passagerare, flyg), *1985 II 173* (gods, vägtransport) och *HD 1990:12* som refererats ovan s. 28..

Leif Sevón, Preskriptionsförlängning vid vägtransportavtal. Festskrift til Sjur Brækhus, 483-490.

Lena Sisula-Tulokas, Är de transporträttsliga preskriptionstiderna i fara? Festskrift til Sjur Brækhus, 491-500.

Kapitel 6.

Transportdokumentens roll i utrikeshandeln

I. DET ANRIKA KONOSSEMENTET

De transportdokument som innehar en central roll i den internationella handeln är konossementet och fraktbrevet. Konossementet är det traditionella dokumentet för sjötransporter medan fraktbrevet tidigare i huvudsak användes vid transport med andra transportmedel.

Konossementet har långa anor (se kap. 9. I). Under segelfartygens tidskrävande resor behövdes ett dokument som kunde symbolisera varan. Lastägaren hade ett behov av att exempelvis kunna sälja eller pantsätta varan under den långa transporten. Konossementskonstruktionen möjliggjorde detta. Konossementet, ett ark papper, representerade varan. Genom försäljning av konossementet sålde man godset. Reglerna om konossement framstår ännu i dag som exempel på en imponerande juridisk konstruktionsförmåga.

1. Konossementet, nyckeln till varan

Konossementet är ett bevis över transportavtalet och att transportören mottagit eller lastat godset. Men det som utmärker konossementet och särskiljer det från fraktbrevet är den snillrika *utlämningsmekanismen*. I dokumentet förbinder sig transportören att lämna ut godset endast mot att *konossementet* återställs till honom. Förbindelsen behöver ingalunda vara uttrycklig utan innefattas redan i att dokumentet betecknas som ett konossement (Bill of Lading, B/L). Konossementet kommer sålunda att representera varan. Enligt en förenklad tumregel har den som har alla originalkonossement i sin hand rätt till varan under transporten, på bestämmelseorten räcker innehav av ett originalexemplar. Normalt är ett konossement av löpande karaktär, ett s.k. orderkonossement. Endast om det innehåller ett uttryckligt förbud mot överlåtelse, t.ex. texten "icke till order", är det ett icke-löpande dokument (jämför dock t.ex. USA). Det är genom att *omsätta* konossementet, sälja det, som man säljer varan under transporten. Om transportören på bestämmelseorten lämnar ut godset till någon person utan att kräva att denna företer konossementet

i original kan transportören bli ersättningsskyldig mot den som därigenom går miste om godset.

Det finns givetvis flera komplikationer i den enkla grundmodellen. Om t.ex. två personer på bestämmelseorten samtidigt presenterar var sitt konossementsexemplar (det finns vanligtvis 3 originalexemplar av konossementet) och kräver att få ut godset, behöver transportören inte avgöra tvisten mellan dem, utan han skall i väntan på uppgörelse lägga upp godset i säkert förvar. I sista hand får de två konossementsinnehavarna tvista om rätten till godset inför domstol.

Flera regler i SjöL avser att förstärka konossementets omsättningsvärde. De aktualiseras vanligen när konossementet har överlåtits vidare av transportörens ursprungliga avtalspart, avsändaren, till en tredje utomstående part. Han kan t.ex. vara en köpare i ett CIF-köp. Köparens/konossementsförvärvarens rättigheter och skyldigheter avseende transporten skall klart framgå ur konossementet. Konossementet skall t.ex. utvisa att frakten fortfarande är obetald. Helt i enlighet med normala standardavtalsrättsliga inkorporeringsregler kan en transportör inte mot konossementsförvärvaren åberopa sådana villkor som bara finns angivna i det bakomliggande befaktningsavtalet mellan avsändaren och transportören. På liknande sätt är SjöL:s speciella regler om ansvaret för konossementsuppgifterna avsedda att stärka förvärvarens ställning (se t.ex. ovan kap. 4.II. och nedan i kap. 9).

2. Får konossementet ge vika för sjöfraktssedeln?

Konossementets styrka som dokument ligger framför allt i att det möjliggör att godset säljs under transport. I styckegodstrafik sker detta dock relativt sällan. Därför har man alltmer övergått till att använda sjöfraktsedel i stället för konossement. Sjöfraktsedeln är lätthanterligare, vilket särskilt märks i reglerna om godsets utlämnande. Genom CMI:s nya regler, *Uniform Rules for Sea Waybills 1990*, har sjöfraktsedelns ställning ytterligare befasts. Säljaren kan oåterkalleligt avstå från förfoganderätten till godset och därigenom kan köparens betalningsskyldighet bindas till CMI:s sjöfraktsedel.

Vid befaktning av hela skeppslaster är det inte ovanligt att i synnerhet spekulationsobjekt som olja och spannmål säljs upp till 30 eller 40 gånger under transporten. *Jan Ramberg* (Konossement och köpavtal, s. 365) nämner ett sorgslustigt exempel där en skeppslast konserverade sardiner var föremål för c. 100 köp innan man upptäckte att det i stället för sardiner fanns gyttja i burkarna.

Sjöfraktsedeln har möjliggjort att dokumentationsrutinerna också vid sjötransporter lösgjorts från pappersdokumentation och ersatts med elektronisk dataöverföring (s.k. paperless trading). Detta har redan tidigt varit möjligt i fråga om land- och lufttransporternas fraktsedlar. Den nya tekniken är givetvis överlägsen genom sin snabbhet och är därtill kostnadsbesparande genom de förenklade dokumentrutinerna.

3. Ett elektroniskt konossement

Trots sjöfraktsedelns många förtjänster lämpar den sig inte lika väl som konossementet för gods som skall säljas flera gånger under pågående transport. I de nya CMI-reglerna, *Rules for Electronic Bills of Lading*, har därför utvecklats ett system med en hemlig kod (Private Key), som möjliggör att det s.k. elektroniska konossementet kan överlätas under transporten på liknande sätt som det traditionella konossementet. Koden som nyckeln till förfoganderätten. Den kan samtidigt innehas av bara en person. Kodinnehavaren/säljaren kan ge instruktioner åt transportören om att han överlåter sin Privat Key till köparen. Köparen förstör den gamla koden och skapar sin egen. I och med det är det enbart den nya kodinnehavaren som har förfoganderätten. Han kan i sin tur enligt samma system överlåta koden vidare. Genom dessa nya regler tycks det anrika konossementet leva kvar i en helt ny form.

II. KONOSSEMENT OCH FRAKTSEDEL

1. Dokumentens gemensamma funktioner

Här är avsikten att ge en mycket generell bild av de två dokumenttypernas funktion i handeln. I den andra delen görs en mer nyanserad genomgång av såväl konossementet som speciellt fraktsedeln inom land- och lufttransporter.

Både konossementet och fraktsedeln är utvecklade med tanke på att tjäna handeln. Båda har funktioner som går utöver vad som behövs i relationen mellan transportören och hans avtalspart. Dokumenten uppvisar flera likheter men också olikheter. Olikheterna gäller speciellt den köprättsligt mycket betydelsefulla frågan om hur förfoganderätten till godset är ordnad. Men vi börjar med likheterna.

Både *konossement* och *fraktbrev* utgör ett bevis över att parterna ingått ett *transportavtal* och utvisar dess *villkor*. Av dokumenten framgår att transportören har åtagit sig att transportera godset från lastnings- till lossningsorten.

Avtalsvillkoren kan finnas utskrivna i sin helhet i transportdokumentet men det blir allt vanligare att själva konossementet eller fraktbrevet enbart innehåller en hänvisning till transportörens standardvillkor (se bilagda konossement och fraktbrevsmodeller).

Konossementet och fraktbrevet utgör ett *kvitto* på att transportören mottagit godset för transport. I dokumenten ingår uppgifter om godset, om när och var det mottagits o.s.v.

Normalt upprättas dokumenten så att avsändaren antecknar i transportdokumentblanketten de flesta uppgifter som lagen fordrar. Transportören kompletterar eventuellt uppgifterna om t.ex. godsets yttre skick och antecknar att han granskat godset. Därefter underskriver han dokumentet, d.v.s. "utfärdar" det (se närmare om de svenska konossements-rutinerna i *Tiberg*, Festskrift till Sjur Brækhus).

Transportdokumentens uppgifter om godset, dess synliga tillstånd, lastningstidpunkt o.s.v. är ur kommersiell synvinkel värdefulla för en mottagare/köpare. Köparen får normalt transportdokumentet i sin hand innan han har möjlighet att undersöka själva godset. Transportdokumentet visar t.ex. om lastningsdagen är den rätta och om varan till mängd och yttre skick motsvarar vad köparen och säljaren kommit överens om (se närmare ovan om transportörens uppgiftsansvar kap. 4. 11, 24. och i den speciella delen).

Om köparen skall erlægga betalning mot dokument har han rätt att undersöka dokumentet före han betalar. Visar dokumentet att prestationen inte är avtalsenlig kan köparen vägra betala.

Om det gods köparen mottar i lossningshamnen inte motsvarar uppgifterna i dokumentet, 400 lådor enligt dokumentet motsvaras i verkligheten av 395 lådor, finns det två förklaringar till bristen. Antingen har säljaren presterat för lite och fel uppgifter om godsmängden har införts i dokumentet eller så har 5 lådor försvunnit under transporten. I bägge fallen kan mottagaren/köparen vända sig med sina ersättningskrav mot transportören. Eventuellt kan köparen även vända sig mot säljaren.

2. Förfoganderättens kommersiella betydelse

Förfoganderättsmekanismen i båda dokumenttyperna är långt mer komplicerad än vad som är motiverat utgående från själva transporten. Den är avsedd att tjäna kommersiella aspekter. Transportavtalet och köpavtalet är här inflettade i varandra.

I det vanliga kontantköpet utväxlas köpeskillingen och godset samtidigt. En säljare ger inte ifrån sig varan före köparen erlägger köpeskillingen och en köpare betalar inte före han får undersöka varan och får den i sin besittning. Båda parterna är skyddade mot avtalsstörningar från den andra partens sida. Men när det är fråga om långa transporter och gods som kanske flera veckor är utom räckhåll för såväl säljaren som köparen, krävs metoder som tryggar båda parternas intressen, säljarens ställning så att han vågar överlåta godset till transportören före han fått betalning av köparen och köparens ställning så att han utan att utsätta sig för alltför stora risker kan betala köpeskillingen före han fått godset i sin hand.

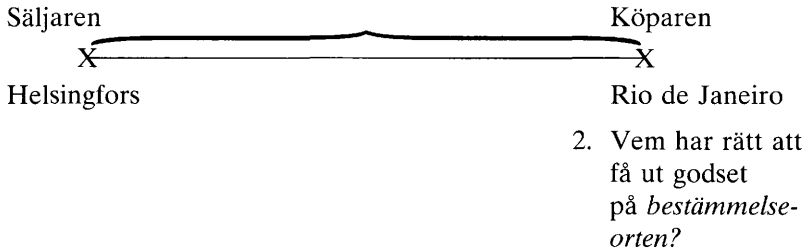
Under transporten kan mycket hända mellan säljaren och köparen. Om t.ex. avsändaren/säljaren skickat iväg godset men köparen som är i uppenbara betalningssvårigheter ännu inte betalat köpeskillingen, kan säljaren ha ett stort intresse av att kunna stoppa godset eller omdestinera det. Om däremot köparen redan erlagt köpeskillingen har köparen ett intresse av att säljarens möjligheter att förfoga över godset upphör o.s.v.

I t.ex. *HD 1991:99* ville säljaren p.g.a. köparens konkurshot stoppa godset som kommit i den av köparen valda speditörens besittning. HD menade att godset ännu inte överlåtit till köparens representant varför säljaren hade rätt att stoppa godset. (Se dock om speditörens ställning som representant för köparen t.ex. *NJA 1985 s. 897* och vidare diskussionen och hänvisningarna i *Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 169 f.*)

3. Skillnaderna mellan dokumenten kommer fram i förfoganderättsmekanismen

När vi kommer till frågan om vem som har förfoganderätten till godset *1) under transporten och 2) på bestämmelseorten*) kommer skillnaderna mellan de två dokumenttyperna in.

1. Vem kan förfoga över
godset under *transporten*?



31. Under transporten

Rätt att förfoga över godset under transporten innebär att förfoganderättsinnehavaren kan stoppa godset, omdestinera det eller på andra sätt ge nya instruktioner åt transportören. Transportören följer instruktionerna under förutsättning att de inte förorsakar oskäligt förfång för andra transportkunder. Innehavaren skall stå för alla kostnader.

Om godset skickas med *konossement* är förfoganderätten till godset under transporten knuten till innehavande av *alla originalexemplar av konossementet* (full set, vanligtvis utfärdas tre originalexemplar). Detta innebär att säljaren kan förfoga över godset endast så länge han har alla originalexemplar *i sin hand*. När exempelvis rembursbanken får ett originalexemplar, vet banken att ingen kan ingripa i *transportens utförande*. På motsvarande sätt vet köparen, när han betalar mot dokument och får ett originalexemplar av konossementet, att transporten kommer att ske utan ingripande. Om han vid betalning fått alla exemplar i sin hand kan han själv t.ex. omdestinera godset till en ny köpare.

När transporten sker med fraktbrev(-sedel) har den s.k. *fraktsedel-dubblotten* givits liknande rättsverknningar. Fraktsedeldubblotten (i *LTL* talas om flygfraktsedelns avsändarexemplar, i *VBL* om mottagarexemplar, i *JBf* om fraktsedelduplett) är en särskild kopia av fraktsedeln. Den som företer fraktsedeldubblotten för transportören kan förfoga över godset under transporten. Det betyder att säljaren genom att överläta fraktsedeldubblotten åt köparen först när köparen erlägger köpeskillingen, kan trygga sina intressen under transporten. Å andra sidan kan den försiktiga köparen på motsvarande sätt göra klokt i att inte betala köpeskillingen för gods under transport om han inte samtidigt får fraktsedeldubblotten i sin hand.

Sjöfraktsedeln (sea waybill) fungerar här något annorlunda, genom att avsändaren kan avbryta transporten eller omdestinera godset eller ange ny mottagare dock under förutsättning att han inte avstått från denna sin rätt (SjöLFörs § 308). När han avstått från sin rätt är köparen/mottagaren tryggad mot ingripande från hans sida.

32. På bestämmelseorten

Vem har rätt att få ut godset på bestämmelseorten? Svaret på frågan blir igen beroende av om godset transporteras med konossement eller fraktbrev.

a. Här kommer *konossementets* särdrag tydligast fram. Konossementet är nyckeln till godset. På bestämmelseorten har den rätt att få ut godset som för transportören *företeer ett originalexemplar* av konossementet och som "genom dess innehåll eller vid orderkonossement genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser eller genom överlåtelser in blanco" framstår som rätt innehavare av konossementet (SjöLFörs § 302, se dock *Tibergs* beskrivning av rutinerna s. 548).

Den här komplicerade formuleringen innebär förenklat: *för det första* att mottagaren skall presentera ett konossement för transportören. Konossementet är ett *presentationspapper*. *För det andra* a) att mottagaren skall vara angiven som mottagare i konossementet eller b) att det finns en sammanhängande serie indossement från den angivna mottagaren till den som kräver utleverering (A - B - C) eller, enligt den sista varianten, c) att konossementet kunnat överlåtas "in blanco". Konossementet är med andra ord ett *legitimationspapper*. Man brukar säga att konossementet har *värdepapperskvalitet*. Om transportören överlåter godset i strid med dessa regler kan han pådra sig ett ansvar gentemot konossementsinnehavaren (se närmare kap. 9 punkt 5).

Ser man igen på relationen mellan säljaren och köparen kan säljaren genom att behålla ett av originalkonossementen, enligt vilket han är mottagare, på bestämmelseorten själv få ut godset, givetvis förutsatt att ingen annan konossementsinnehavare kräver utlämning. En köpare med alla exemplar på sin hand är nu, såsom under själva transporten, tryggad mot andras krav.

Stadgandena om rätten att få ut godset mot konossement baserar sig inte på någon internationell konvention utan det är fråga om regler som bildats genom *internationellt handelsbruk*.

b. Utlämningsmekanismen för *fraktbreven* är enklare. Den som i fraktbrevet *angivits som mottagare* är berättigad att på bestämmelseorten få ut godset. Det innebär att om köparen i fraktbrevet angetts som mottagare får han godset utlämnat till sig när godset kommit till bestämmelseorten och han gör sitt anspråk gällande mot transportören. *Själva papperet har spelat ut sin roll.*

Hur kan då en säljare trygga sig mot en köpare som inte ännu betalt köpeskillingen? Här finns givetvis olika köprättsliga sätt att säkerställa finansieringen före varan är i lossningshamnen. Den transporträttsliga metoden är att säljaren anger sig själv eller sin agent eller en finansiär som mottagare. Det innebär att han skjuter upp tidpunkten för "avståndet" från godset. Som säljare har man sålunda ännu möjligheter att kunna påverka köparen.

Schematiskt *förenklat* kan man beskriva förfoganderätten enligt följande:

konossement	fraktsedel
under transporten	
presenterare av "full set"	presenterare av fraktsedeldubbletten
på bestämmelseorten	
presenterare av ett original exemplar (komp- letterat med fullständig indossementskedja)	på fraktsedeln antecknad mottagare

Förfoganderätsreglerna ger möjlighet för parterna att överenskomma om vissa enklare *betalningsarrangemang*. Men parterna kan ha behov av betydligt mer avancerade betalnings- och finansieringsarrangemang. Inom den internationella handeln finns många etablerade betalningssystem där transportdokumenten spelar en central roll. Vanligtvis är en eller flera banker och eventuellt även andra finansiärer inblandade.

En traditionell betalningsform är betalning genom remburs. Det finns olika slag av *remburser* (se närmare Internationella handelskammarens enhetliga regler angående remburser, Uniform Rules for Documentary Credits). Reglerna om remburs är strikta och formella. Enklare arrangemang är t.ex. betalning mot *efterkrav* där transportören överlåter varan endast mot att köparen erlägger

köpeskillingen åt honom. Transportören har sålunda en aktiv roll i betalningsarrangemangen. Vanliga är också olika *inkassoförfaranden* (se även här Internationella handelskammarens enhetliga inkassoregler, Uniform Rules for Collection) med etablerade betalningsvillkor som CAD (Cash against Documents) och D/P (Documents against Payment). Säljaren får pengarna från banken mot att överlåta dokumenten och blir samtidigt avskuren från förfoganderätten. Banken har i dokumenten antecknats som mottagare. Köparen får dokumenten först när han betalat köpeskillingen till banken.

Vilket betalningssystem parterna väljer beror på en mångfald faktorer, som parternas styrkeförhållanden, finansiella situation, risken för snabba valutaförändringar, hur väl parterna känner och litar på varandra, hur mycket parterna är beredda att betala för t.ex. banktjänster o.s.v.

Charles Debattista, Sale of goods carried by sea, London 1990 (ISBN 0-406-11360-2).

Kurt Grönfors, Transportdokumenten – till hjälp eller till hinder? SvJT 1990 241-251.

Kurt Grönfors, Towards sea waybills and electronic documents. Sjörättsföreningen i Göteborg, Skrifter 1991 (ISBN 91-24-16462-3).

Jan Ramberg, Konossement och köpavtal. Festskrift till Kurt Grönfors 357-370.

Hugo Tiber, Konossement i sjölag och praktik. Festskrift till Sjur Brækhus 535-555, Oslo 1988 (ISBN 82-00-02664-7).

Paul Todd, Modern Bills of Lading, 2 ed., London 1990 (ISBN 0-632-02-506-9).

Kapitel 7. Försäkring och annan riskfördelning

I. RISKFÖRDELNING

Under transport och vid lastning och lossning är godset speciellt utsatt för skaderisker. För skador som inträffar under transporten kan transportkunden få ett ersättningskrav mot transportören i enlighet med de regler som beskrivits ovan. Transportörens ansvar täcker dock inte alltid hela den skada kan uppkomma. Skadan kan också bero på sådana omständigheter som transportören över huvudtaget inte svarar för. Reglerna om transportörens begränsade ansvar leder sålunda till en viss riskfördelning mellan transportör och transportkund. Transportkunden får själv stå för den skada som transportörens ansvar inte täcker. (Det bakomliggande köpavtalet avgör om denna risk bärs av köparen eller säljaren.)

Utöver stadgandena om begränsning av transportörens ansvar innebär försäkring ett effektivt sätt att fördela de ekonomiska förlusterna på grund av transportskador på ett flertal försäkringstagarna. Det sker genom två olika huvudtyper av försäkring. Den ena är den försäkringstäckning som *transportören* tar, framför allt hans *ansvarsförsäkring*. Den andra är *lastälgarens* försäkringstäckning genom *varuförsäkring*.

Också det sjörättsliga institutet *gemensamt haveri* innebär en riskfördelning.

II. DET TRANSPORTRÄTTSLIGA SYSTEMET OCH TRANSPORTÖRENS FÖRSÄKRINGSTÄCKNING

När det uppkommer en skada som transportören är skyldig att ersätta, bestäms han ansvar enligt de grunder och med maximalt de belopp som beskrivits ovan i kapitel 4.

I *sjöräkten* finns vid sidan av stadgandena om ansvarsbegränsning för gods- och passagerarskadorna ett s.k. *globalbegränsningssystem*, enligt vilket rederiets maximala ersättningsskyldighet begränsas till ett visst belopp för varje ton av fartygets dräktighet (se kap. 4. III. 3 och kap. 9 och SjöL 2 kap.).

Gemensamt haveri (GH, yhteishaveri, General Average) är ett riskfördelnings-system, även det säreget för *sjörätten*. Gemensamt haveri föreligger när "en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som är gemensamt utsatta för fara på sjön" (York-Antwerpenreglerna 1974, regel A). Uppoffringen fördelas mellan fartyget, frakten och lasten.

Som exempel kan nämnas att last ombord på fartyg börjar brinna under transporten varvid fartyget måste uppsöka nödhamn. I första hand måste rederiet betala kostnaderna för besöket i nödhamnen. Eftersom åtgärden vidtagits också i godsets intresse skall transportkunden stå för en del av kostnaderna. Varuförsäkringen täcker transportkundens bidrag i gemensamt haveri.

Fördelningen av kostnaderna mellan de olika intressenterna sker genom s.k. *generaldispasch*. Dessa ofta komplicerade fördelningsberäkningarna förrättas av en dispasschör.

När transportören kalkylerar frakten beaktar han de ersättningar som han kan bli skyldig att betala till transportkunden. Transportören måste ta hänsyn till den sannolika risken för skador och fördela den på frakterna för alla transporter han utför. I praktiken sker detta ofta så, att *transportören* tar en *ansvarsförsäkring* och "bakar in" försäkringspremien i frakterna.

Sjötransportörens ansvarsförsäkring kallas *P&I-försäkring* (Protection and Indemnity). Denna försäkring täcker största delen av rederiets skadeståndsskyldighet, också utanför området för godstransporter. P&I-försäkringen är en ömsesidig försäkring: den beviljas av en s.k. klubb, i vilken rederierna är medlemmar och till vilken de i förväg betalar försäkringspremier som beräknas på basen av tonnage. De finländska fartygens ansvarsförsäkringar tecknas oftast i Norge eller England.

När ett skadeståndskrav riktas mot rederiet är det ofta ansvarsförsäkringsgivaren som förhandlar om kravet och sköter en eventuell rättegång. Den skadelidande kan dock inte rikta krav direkt mot ansvarsförsäkringsgivaren.

Vid sidan av P&I-försäkringen har *kaskoförsäkringen* av fartyget mot totalförlust viss betydelse också i ansvarshänseende, då den täcker redarens ansvarighet för bärgarlön, bidrag för gemensamt haveri och sakskador till följd av kollision.

Vid vägtransporter används en s.k. *CMR-ansvarsförsäkring*, enligt vilken försäkringsgivaren förbinder sig att ersätta transportören de belopp denna enligt CMR är skyldig att betala till skadelidande.

Järnvägarna har i allmänhet ingen ansvarsförsäkring utan bär själva ifrågavarande risker.

Vid lufttransporter har ansvarsförsäkringsgivarna bildat s.k. *flygförsäkringspooler* med tanke på återförsäkring av ansvaret.

III. VARUFÖRSÄKRINGEN

Den viktigaste formen av riskfördelning åstadkoms genom varuförsäkringen. Parterna i köpavtalet kan komma överens om vem av dem skall teckna försäkring för skador som kan inträffa under transporten (se t.ex. INCOTERMS). Det kan t.ex. vara köparen som tecknar försäkringen, om han inte redan har ett försäkringssystem (transportförsäkringsavtal eller öppen polis, kuljetusvakuutusopimus), enligt vilken allt gods han låter transportera är försäkrat.

När en skada inträffat som täcks av försäkring, kan den som enligt köpeavtalet bär risken för varan få ersättning av försäkringsgivaren. Försäkringsgivare som erlagt ersättning på grund av försäkringsavtalet, kan i sin tur kräva ersättning av den transportör som orsakat skadan. Varuförsäkringsvillkoren innehåller nämligen en klausul, enligt vilken den försäkrades rätt till ersättning övergår på försäkringsgivaren när denna betalat ersättning. I praktiken utövas inte alltid regressrätten bl.a. på grund av de kostnader regressutövandet förorsakar.

Varuförsäkring kan tecknas antingen hos finländsk eller hos utländsk försäkringsgivare. Export från Finland till länder utanför Norden försäkras oftast på engelska villkor. Importen, såsom även export till Norden och inhemska transporter, försäkras på finländska villkor.

De engelska villkoren kallas *Institute Cargo Clauses A, B och C*. Också i de s.k. vidsträckta A-villkoren är vissa skadegrupper undantagna, t.ex. krigs- och strejkrisker. Villkoren täcker inte heller skador p.g.a. dröjsmål eller varans egen beskaffenhet. De begränsade C-villkoren täcker i stort sett endast skador som är en följd av att transportmedlet utsatts för olyckshändelse.

De finländska varuförsäkringsvillkoren är från år 1976 men håller som bäst på att revideras för att närmare anpassas till de engelska villkoren.

Lars Beckman, Matti Hildén, Lars-Johan Janson, Olavi Malmivirta, Atte Ramsland, Tavarakuljetusvakuutus, 3 p, Helsinki 1983 (ISBN 951-9174-28-1).

Hans Jakob Bull, Sjøforsikringsrett, Oslo 1980 (ISBN 82-518-0953-39).

Hans Jakob Bull, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, Oslo 1988 (ISBN 82-90260-24-5).

Christopher Hill, Bill Robertson, Steven J. Hazelwood, An introduction to P&I, London 1988 (ISBN 1-85044-163-4).

Brækhus - Rein, Handbook on P&I insurance, 1988 (ISBN 82-90344-05-8).

Mats Tullberg – Rolf Ihre, Försäkring av kommersiella transporter, Kristiansand 1989 (ISBN 91-40-30813-8).

Kapitel 8. Särdragen i ett nötskal

I. FEM PUNKTER

Man kan sammanfatta några transporträttsliga “kom ihåg” i en kort lista. Den komprimerar några av de frågor som behandlats i den föregående texten.

1. Transportavtalet är normalt en *del* av den mycket *komplicerade avtalshelhet* som är typisk för den internationella handeln. När det sker avtalsstörningar och den skadelidande söker en ersättningsskyldig blir den första uppgiften att analysera de olika ansvarsstrukturerna. Skall den skadelidande framställa sitt krav enligt t.ex. köpavtalet eller transportavtalet? Är båda alternativen möjliga bör han basera sina krav på den avtalstyp, som ur hans synvinkel är förmånligast, exempelvis genom att den ger honom den högsta ersättningen.

2. *Transporträtten* är utpräglat *internationell*. I detta påstående ligger mycket mer än det faktum att transporter rör sig över gränser och aktualiserar de normala internationellt privaträttsliga frågorna. Den transporträttsliga lagstiftningen är vanligtvis *konventionsbaserad*, standardavtalen har internationell bakgrund o.s.v. Internationellt tolkningsmaterial kan få betydelse när det gäller *tolkning* av t.ex. vår till synes helt nationella SjöL.

3. Centrala delar av den transporträttsliga lagstiftningen är *tvingande rätt*. Detta gäller speciellt ansvarskonstruktionerna och dokumentfunktionerna. Detta tvingande ansvar kan inte kringgå ens när båda parterna är “stora” kommersiella företag och transportörens standardavtal har en vid internationell spridning. Frågan vilka bestämmelser som är tvingande och när de är tvingande kan vara avgörande för ansvarets utformning.

4. *Transportörens ansvar* är i flera avseenden *begränsat*, det kan t.ex. gälla *ansvarsgrunden* och kanske framförallt *ersättningsbeloppen*. Vid transport av dyrbart gods bör transportkunden vara beredd på att transportörens ansvar inte motsvarar skadan.

5. Transporträttens genomgående *korta reklamations- och preskriptionstider* är såväl i och för sig inte märkliga men de är synnerligen viktiga för den skadelidande som, såsom praktiken utvisar, även den skadeståndsskyldiga.

SPECIELLA DELEN



Kapitel 9. Sjötransporter

I. INLEDNING

1. Utvecklingsdrag

Tidigare ansåg man att sjörätten var ett specialområde som utvecklats separat från den övriga lagstiftningen. Trots att man försökt frigöra sig från denna syn, finner man flera drag inom sjörätten, vilka endast kan förstås mot bakgrund av den historiska utvecklingen.

Håller man sig till en mycket generell epokindelning kan man särskilja 3 olika perioder som på ett avgörande sätt påverkat juridikens utveckling: segelfartygens tid, ångfartygens genombrott och inledandet av det internationella lagstiftningssamarbetet.

Redan under *segelfartygens* tid började man använda den juridiskt långt utvecklade dokumenttypen konossement som hjälpmedel vid varuomsättningen. Konossementet representerade varan och transportören lämnade ut varan på bestämmelseorten till konossementets innehavare. Denna utveckling speglas i *1667 års sjölag*, som torde ha varit den första lagen i världen med stadganden om konossement. Lagen gällde väsentligen oförändrad i Finland fram till år 1873. Sjörättens särställning framgår även av att 1734-års lag inte omfattade den.

Ångfartygen revolutionerade sjötransporterna. Snabbheten och säkerheten ökade. Det blev allmänt att använda konossement vid transport av styckegods. Utvecklingen reflekteras i Finland av *1873 års sjölag*, som bl.a. innehöll nya stadganden om befraktning.

På det *internationella* planet försvagades lastägarens ställning. Transportören hade tidigare ansvarat oberoende av vårdslöshet och undgått ansvar endast om skadan förorsakats av övermäktig händelse eller force majeure (ylivoimainen este). Transportören började nu ta in vittgående friskrivningar i sina konossement. Mot detta reagerade särskilt lastägarintressena i USA. För att skydda de egna lastägarna mot de starka engelska redarna stiftades i USA år 1893 den s.k. Harter Act, som innehöll tvingande stadganden om transportörens minimiansvar. Exemplet följdes i bl.a. Australien och Kanada.

När de engelska redarnas starka ställning brutits genom den nya lagstiftningen åstadkom man genom internationellt samarbete ett modellkonossement, i vilket transportörens rätt att begränsa sitt ansvar kringkars. Utgående från modellkonossementet uppgjordes konossementskonventionen (*KonK*) eller den s.k. *Haagkonventionen*, som godkändes år 1924. I konventionen bibehöll man modellkonossementets uppbyggnad och ansvarsregler.



Haagkonventionen har utgjort ett slags "moderkonvention" och har senare reviderats genom de s.k. Haag-Visbyreglerna av år 1968 och de s.k. Hamburgreglerna av år 1978. Haag-Visbyreglernas bestämmelser har inarbetats i vår SjöL (se närmare ovan kap. 1.II.1.A.).

De nordiska länderna har inte ännu ratificerat Hamburgreglerna, men reglerna har beaktats i sjölagsförslaget från år 1991, genom att förslaget utarbetats med två alternativa texter, ett enligt Haag-Visbyreglerna och ett enligt Hamburgreglerna. En eventuell ratification och anpassning av lagstiftningen har sålunda gjorts enkel och snabb att genomföra. Även Hamburglösningarna har beaktats i denna framställning.

Våren 1992 föreligger de danska, finska, norska och svenska lagtexterna till nya paragrafer om styckegodsbefordran och befraktning. Men oenighet råder i skrivande stund om paragrafnumreringen. Hänvisningarna till förslagets paragrafer anges det med förkortningen SjöLFörs.

Sedan 1920-talet har vi berett sjörättslig lagstiftning i samråd med Danmark, Norge och Sverige. Som en följd av detta är våra sjölagar i stort sett enhetliga.

2. Den tvingande regleringens tillämpningsområde

Ett av syftena med de internationella transportkonventionerna har varit att förhindra att transportören kringgår sitt ansvar för transporten genom att i transportdokumenten friskriva sig från ansvar. Därför är centrala delar av SjöL:s bestämmelser om styckegodsbefordran tvingande till förmån för transportkunden. Avtalsvillkor som avviker från SjöL:s tvingande bestämmelser är ogiltiga. De bakomliggande konventionerna, de s.k. Haag-Visbyreglerna (liksom även Hamburgreglerna), är indispositiva.

Alla sjötransporter faller inte under den tvingande regleringen. Tillämpningsområdet för SjöL:s tvingande bestämmelser om godstransporter har avgränsats med hjälp av olika kriterier. För det första gäller den tvingande regleringen endast styckegodstransport, inte hel- eller delbefraktning av ett fartyg; man kan tala om *styckegodskriteriet*. För det andra gäller den tvingande regleringen endast transport mellan vissa stater; tillämpningsområdet har avgränsats i *geografiskt* hänseende. Slutligen har tillämpningen avgränsats tidsmässigt; man kan tala om *tidskriteriet*.



21. Styckegodskriteriet

De tvingande bestämmelserna (SjöLFörs kap 13) är avsedda att reglera styckegodstransporter och inte hel- eller delbefraktning av fartyg (SjöLFörs kap 14). Transportdokumenten som används i styckegods-befordran är *konossement* eller *fraktbrev*.

Om transporten sker enligt *certeparti* (rahtauskirja, charterparty, förkortn. C/P), gäller de tvingande bestämmelserna inte förhållandet mellan transportören och befraktaren, d.v.s. den som med transportören/bortfraktaren ingått fraktavtalet. Dessa transporter regleras av de tvingande bestämmelserna endast under förutsättning att konossementet överlåts åt en *ny innehavare*, alltså någon annan än befraktaren som är transportörens avtalspart. När konossementet överlåts till ny innehavare bestäms rättsförhållandet mellan den nya innehavaren och transportören enligt de tvingande bestämmelserna.

Alla styckegodstransporter faller inte under konventionen. Transport av *ovanligt gods* eller transport under *särskilda förhållanden* kan genom avtal falla utanför den tvingande regleringen.

22. Det geografiska kriteriet

SjöL:s tvingande bestämmelser om godstransport tillämpas på *inrikesfart* och transporter *mellan Finland och Danmark, Norge och Sverige*. För att konventionens (i detta skede Haag-Visbyreglernas) skyddseffekt inte skall sättas ur spel föreskrivs även att bestämmelserna är tvingande bl.a. *då lastningshamnen ligger i en konventionsstat, transportdokumentet utfärdats i en konventionsstat eller den avtalade lossninghamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige*.

En betydelsefull utvidgning av de tvingande bestämmelsernas tillämpning kan även göras *avtalsvägen*. I konossementet eller fraktbrevet kan bestämmas att konventionen eller lag som grundar sig på konventionen (t.ex. den finska SjöL) skall gälla. Lagvalsklausulerna som hänvisar till konventionen brukar p.g.a. sin stora juridiska betydelse kallas Paramountklausuler.

I regleringen av tillämplig lag finns vissa skillnader mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Tillämpningsområdet i Hamburgreglerna är mer omfattande och täcker bl.a. transporter där lastningshamnen ligger i icke-konventionsstat och den avtalade lossninghamnen är belägen i konventionsstat. Finsk domstol skall tillämpa SjöL:s konventionsbaserade bestämmelser även om konossementet



t.ex. skulle innehålla en laghänvisning till lastningsortens lagstiftning eller transporten skulle ha närmare anknytning till lastningsortens lag (se SjöLFörs § 252 mom 2).

Fortfarande finns dock viss s.k. fri fart som inte regleras av konventionsbaserade tvingande regler. Det är framför allt fråga om transporter mellan stater som inte anslutit sig till konventionen. SjöL:s bestämmelser kan dock komma in som dispositiv rätt.

En lagvalsklausul som hänvisar till konventionen, en s.k. Paramountklausul i transportdokumentet, innebär hos oss att på rättsförhållandet tillämpas SjöL i vilken konventionsbestämmelserna inarbetats (SjöLFörs § 252).

Konossementet innehåller ofta en *lagvalsklausul*, enligt vilken lagen i transportörens hemstat skall tillämpas på transporten. Eftersom stadgandena om transportörens ansvar är tvingande kan man fråga om parterna kan avvika från dem, genom att med hjälp av en lagvalsklausul göra andra ansvarsregler tillämpliga. Möjligheterna är begränsade. Lagval *godkänns endast* ifall hänvisningen sker till annan konventionsstat och varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige (SjöLFörs § 252 mom 3).

23. Tidskriteriet

Transportörens tvingande ansvar för godset är inte begränsat till själva transporten. Han ansvarar för godset även medan det är *i hans vård i lastnings- eller lossningshamnen*. Han anses ha godset i sin vård i lastningshamnen från den tidpunkt han mottar godset från t.ex. avlastaren eller hamnmyndighet.

Ansvarsperioden upphör på motsvarande sätt när:

- 1) transportören överlämnat godset till mottagaren eller,
- 2) godset lagts upp för mottagarens räkning. Uppläggningsen kan ha avtalats mellan parterna eller basera sig på praxis mellan parterna eller lag i lossningshamnen.
- 3) Transportören överlämnat godset till myndighet eller annan till vilken godset enligt lag eller bestämmelser i lossningshamnen skall överlämnas.

Dessa nya bestämmelser i SjöLFörs som klart går utöver själva "fartygsperioden" tar sikte på att förhindra att det uppstår lucka i ansvaret, d.v.s. perioder då ingen ansvarar för godset. Det kan dock fortfarande finnas perioder som faller utanför det tvingande ansvaret, t.ex. när



transportören har godset i sin vård i en inlandsterminal. Parterna kan komma överens att sjölagsansvaret utsträcks även till denna period. För transporten till hamnen gäller sannolikt VBL eller JBF.

Enligt de gamla bestämmelserna kunde luckor uppstå t.ex. när godset låg på kajen klart för inlastning. Transportörens tvingande ansvarsperiod började enligt den gamla tumregeln då lyftkranens krok fästes vid godset och upphörde på motsvarande sätt vid avkrokningen. Om mottagaren inte var på plats i lossningshamnen för att ta emot godset kunde transportören lämna det på kajen. Det kunde leda till att godset som klarat sig oskadat under transporten skadades medan det låg på kajen och hela transporten blev mer eller mindre meningslös. I Norden utsträcktes ansvarsperioden i viss mån genom domstolspraxis. Så skedde speciellt genom de berömda svenska fallen om korkmattorna och tjärpappersrullarna som lämnats liggande på kajen, *ND 1950. 527* och *ND 1956. 178*. Observera dock den i jämförelse med SjöL och Hamburgreglerna snävre ansvarsperioden i Haag-Visbyreglerna (H art. 4, H-V art. 7).

3. Vem är vem?

Den reviderade SjöL arbetar med en avancerad juridisk terminologi som inte alltid motsvarar vardagsspråket. Det gäller för det första huvudagerande i transporten, transportören och avsändaren.

Transportör i SjöL:s mening är den som ingår avtal med en avsändare om att transportera styckegods. Han behöver inte ha för avsikt att själv utföra transporten, han behöver inte ens själv disponera över fartygskapacitet. Transportör är kort och gott den som ingår avtalet. Genom avtalsingåendet blir han automatiskt transportör och får transportörens skyldigheter och rättigheter. Om det är han eller någon annan som faktiskt utför transporten är i detta sammanhang mindre intressant. Med termen *undertransportör* avses i SjöL den som på uppdrag av transportören *utför transporten* eller *en del av den*.

Den andra huvudagerande i en sjötransport är enligt SjöL:s terminologi *avsändaren*. Avsändare är *den som ingår styckegodsavtalet* med transportören.

I SjöL förekommer även på flera ställen termen *avlastaren*. Avlastare är den som *avlämnar godset* för transport. Han har vissa självständiga rättigheter och skyldigheter i förhållande till transportören fastän han inte behöver vara transportörens egentliga avtalspart. Det är speciellt uppdelningen i avsändar- och avlastarrollerna som kan vara svår, men viktig med tanke på fördelningen av ansvar och skyldigheter.



Termen avlastare betecknar alltså den som avlämnar godset till transport. Avlastaren och avsändaren kan vara samma person, t.ex. säljaren, när det är fråga om ett köp som ingåtts med leveransvillkor av typen DDP eller CIF INCOTERMS 1990, enligt vilka det är säljarens skyldighet att ingå transportavtalet. Men det kan även vara fråga om olika personer, t.ex. då det är fråga om ett FOB-köp där det är köparens skyldighet att ingå transportavtalet och säljaren avlämnar godset till sjötransportören.

Mottagarbegreppet är inte definierat i SjöL:n men avser den som har *angetts* som mottagare i ett transportdokument eller på annat sätt, eller som eljest visar sig vara behörig att ta emot godset, exempelvis genom att han företer ett originalexemplar av ett innehavarkonossement. Vem som är mottagare regleras av det bakomliggande köpavtalet.

II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN

1. Den inledande fasen före transporten

11. Ingående av transportavtal

Transportavtalet är ett formfritt avtal. Ofta ingås det per telefon och vid själva avtalsingåendet hänvisas inte till några avtalsvillkor. Konossement eller sjöfraktsedel utfärdas normalt först långt senare.

Efter att avtalet ingåtts bekräftar transportören att lastrum reserverats genom att skicka en s.k. bokningsnota (booking note) till avsändaren. Den innehåller direktiv om hur godset skall avlämnas för transport och eventuellt även hänvisningar till transportörens fraktbrevs- eller konossementsvillkor. Till dessa hänvisas i praktiken alltså först efter att transportavtalet ingåtts.

Godset vägs och undersöks i samband med att det mottas för transport. Dessa uppgifter intas i det s.k. *styrmansskvittot* (perämiehen kuitti, mate's receipt) och överförs därifrån till konossementet eller sjöfraktsedeln (se närmare om de faktiska mottagningsprocedurerna *Tiberg*, Konossement i sjölag och praktik, Festskrift til Brækhus 536 ss.)

När transportören mottagit godset eller lastat in godset i fartyget, skall han på avlastarens begäran utfärda ett *konossement*. I det första fallet utfärdas ett mottagningskonossement (vastaanottokonossementti,



received for shipment B/L) i det senare ett ombordkonossement (lastauskonossementti, on board B/L).

För köparen innebär ett ombordkonossement något större trygghet. Förutom att det ger garantier för att det gods som anges i konossementet faktiskt lastats ombord, ger dokumentet en bild av godsets yttre tillstånd vid tiden för ombordtagandet. Denna tidpunkt är t.ex. vid CIF- och FOB-köp betydelsefull. I dessa köp går faran över från säljaren till köparen när godset passerar fartygets reling. Skaderisken före denna tidpunkt är i praktiken ganska hög. När godset väl tagits ombord kan köparen också med större säkerhet beräkna när det kommer fram till lossningshamnen.

Transportören skall i konossementet anteckna de förbehåll som godsets *undersökning* kan föranleda, t.ex. att det är skadat eller väger mindre än vad avlastaren uppgivit. Om han p.g.a. omständigheterna inte haft tillfälle att undersöka godset skall han anteckna ett *förbehåll* om detta i konossementet. Även om förbehåll inte gjorts kan transportören senare på annat sätt bevisa, att godset var skadat redan när det avlämnades för transport. Sådan bevisning får han emellertid enligt SjöL inte föra mot tredje man som förvärvat konossementet i god tro. (Ansvaret för oriktiga uppgifter behandlas nedan under punkt 4.)

I sjötransporterna har man i allt högre grad frångått det traditionella konossementet och övergått till att använda *sjöfraktbrev* (sea way bill). Det är ett enklare dokument som lämpar sig för transport av gods som inte skall säljas vidare under transporten eller vars köpeskilling inte skall betalas genom remburs.

12. Vem skall sköta om vad?

a. Godsets avlämnande

Det är *avlastarens* sak att *avlämna* godset vid den tidpunkt och på den plats transportören angivit och på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord. Också de handlingar som behövs för lastningen, resan eller lossningen skall tillställas transportören. Vanligtvis avlämnas godset till ett terminalföretag som förvarar det tills det kan tas ombord. Om godset exempelvis inte avlämnas i rätt tid och dröjsmålet utgör *väsentligt avtalsbrott*, har transportören rätt att *häva* transportavtalet.

Kravet att godset bekvämt och säkert skall kunna tas ombord innebär bl.a. att det skall vara förpackat så att det utstår normal hantering under



transporten. Förpackningssättet beror på själva godset, resan och transportsättet. Kraven på förpackning kan regleras av handelsbruk.

Transportören är skyldig att i skälig omfattning *undersöka* att godset är förpackat på ett ändamålsenligt sätt. Om han upptäcker brister skall han underrätta avsändaren eller avlastaren såsom avsändarens ombud. Transportören är inte skyldig att transportera bristfälligt förpackat gods.

Det är transportörens sak *att ta godset ombord*. Själva inlastningen av godset ombesörjs vanligtvis av ett stuveri.

Parterna kan avtala, att avlastaren skall ombesörja lastningen på egen bekostnad (klausulen *free in*, som ofta är förbunden med en klausul *free out* för lossningen, tillsammans *FIO*). Vanligen gäller klausulen endast kostnadsfördelningen, men den kan också påverka riskfördelningen och ansvaret. Klausulen har framför allt betydelse utanför linjefarten eftersom transportören sköter lastningen i linjefart.

Avlastaren har rätt att få ett kvitto på att han avlämnat godset till transportören. I modern linjetrafik är det vanligt att en självständig terminaloperatör har bemyndigats att utfärda kvitto på mottagen last.

Enligt en gammal bestämmelse i SjöL får gods inte transporteras *på däck*. Gods som lastats på däck har traditionellt varit särskilt utsatt för skaderisker. Containertransporterna har i viss mån ändrat på detta genom att containern utgör ett rätt gott skydd för lasten. Det oaktat är förutsättningarna för att gods skall få transporteras på däck fortfarande begränsade. Det krävs ett avtal mellan parterna eller att däckslastning följer av handelsbruk eller sedvänja eller att det föreligger ett krav enligt lag, förordning eller myndighetsbeslut. De sistnämnda situationerna kan förekomma vid transport av vissa slag av farligt gods.

b. Farligt gods

Transport av *farligt gods* kräver speciell försiktighet. Det ankommer därför på avsändaren att i god tid underrätta transportören om att godset är farligt och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade. Bryter han mot sina förpliktelser kan han bli ansvarig för uppkommen skada (SjöLFörs § 291).

Sjölagen innehåller inte någon definition av termen farligt gods. Termen är ett samlingsbegrepp för olika ämnen som på ett eller annat sätt kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. Närmare ledning kan man få genom den offentligt rättsliga regleringen.



Stadganden och bestämmelser om farligt gods finns i SOLAS konventionen 1974 kap. VII (FördrS 111/81) och förordningen om transport av farliga ämnen på fartyg (357/80) och i sjöfartsstyrelsens beslut som getts med stöd av förordningen.

Avlastaren skall också informera transportören om godset av annan anledning kan medföra risk för människoliv, fartyget eller annan last. En sådan upplysning kan vara erforderlig bl.a. ifall fartyget under krigstid kan bli kapat på grund av lasten eller om det råder importförbud för sådan vara i lossningshamnen. Avlastaren skall också lämna upplysning om godset kräver särskild vård.

c. Betalning av frakt

Vid styckegodstransport skall *frakten betalas* i förskott om inte parterna överenskommit om annat. Normalt följer frakterna prislistor och tariffer som transportören offentliggjort i förväg.

Om avsändaren vill frånträda avtalet efter att transportavtalet ingåtts, eller vill avbryta redan inledd transport, är han skyldig att ersätta *fraktförlust* och annan skada. Är det fråga om ett dröjsmål med avlämnandet som kan betecknas som ett väsentligt avtalsbrott kan transportören ha rätt att häva avtalet och kräva ersättning för fraktförlust och annan skada.

d. Transportörens skyldighet att tillse att fartyget är sjövärdigt

Kravet på sjövärdighet innebär att transportören har en plikt att tillse att fartyget är i behörigt skick i teknisk mening, men även att det är behörigen bemannat och utrustat och att de utrymmen i vilka godset skall lastas, såsom last-, kyl- och frysrum, är i gott skick. Bryter transportören mot dessa förpliktelser kan det leda till hävning och skadestånd.

I den sjörättsliga litteraturen görs vanligtvis en mer ingående indelning i *sjövärdighet*, *resevärdighet* och *lastvärdighet*. I sjövärdighetsbegreppet ligger bl.a. att fartyget skall kunna utstå de påfrestningar resan medför, att lastluckorna fungerar och är täta, att rör- och elledningar fungerar o.s.v. Fartyget skall stivas så att det är sjövärdigt, d.v.s. transportören skall tillse att lasten är ändamålsenligt placerad i fartyget och säkrad.

Kravet på lastvärdighet innebär att transportören bör tillse att kyl- och värmeaggregat fungerar och att lastrummen är rengjorda. Resevärdigheten medför skyldighet att tillse att fartyget är riktigt bemannat, provianterat och utrustat. Se närmare om bristande sjövärdighet nedan under punkt 31.



2. Transporten

21. Transportörens skyldigheter

Under transporten har transportören en *allmän skyldighet att tillvarata lastägarens intressen*. Skyldigheten börjar då transportören tar emot godset och slutar när han lämnar ut det. Den allmänna plikten att tillvarata motpartens intressen kan bli aktuell i flera olika praktiska situationer. Om fartyget t.ex. går förlorat skall transportören ordna vidaretransport. Han skall, då det är möjligt, inhämta lastägarens anvisningar. Lastägaren skall svara för de kostnader som uppkommer (se dock SjöLFörs § 267 andra satsen).

Den gamla formuleringen att transporten skall *“utföras med tillbörlig omsorg och skyndsamhet”* finns kvar i den reviderade lagen (SjöLFörs § 262 mom 2). Skyldigheten att utföra transporten *“med tillbörlig skyndsamhet”* understryker tidsaspektens betydelse. I modern linjetrafik sker transporterna normalt enligt på förhand uppgjorda tidtabeller.

Skyldighet att *“utföra transporten med tillbörlig omsorg”* betonar givetvis den allmänna omsorgsplikten men anses samtidigt ge transportören en betydande frihet att inom denna omsorgsram välja den ändamålsenligaste vägen att transportera godset till bestämmelseorten. Nordisk rätt skiljer sig på denna punkt i viss mån från engelsk rätt som är mer restriktiv i förhållande till transportörens valmöjligheter.

Rätten till *deviation*, d.v.s. avvikelse från den avtalade eller sedvanliga reserutten, är en av sjörättens klassiska och speciella rättsfrågor. En avvikelse föranleder sannolikt såväl tidsspillan som att godset kan utsättas för nya risker. Rätten till deviation (transportomläggning, reitiltä poik-keaminen) är därför starkt begränsad. Deviation får göras endast för att *rädda människoliv* eller för att *bärga fartyg* eller *gods* eller av annan *skälig anledning*. Otillåten deviation leder till ansvar oberoende av culpa. Ansvarsfrihet förutsätter att transportören lyckas visa att skadan i varje fall skulle ha inträffats.

Deviation för att rädda människoliv är alltid tillåten. Vid bärgning av egendom måste den fördel som kan vinnas, vägas mot den skada eller olägenhet som omläggningen kan förorsaka avsändaren eller mottagaren.

Konossementen innehåller regelmässigt klausuler om *transportomläggning*. Som exempel kan nämnas det i slutet bilagda modellkonossementet CONLINEBILLs klausuler 5 The Scope of Voyage, 6 Substitution of Vessel, Transshipment and Forwarding, samt delvis, 16 Government directions, war, epidemics, ice, strikes etc.



22. Hävning under transport

Vid *väsentligt avtalsbrott* har avsändaren rätt att *häva* avtalet. Ett väsentligt avtalsbrott kan t.ex. vara ett längre dröjsmål. Huvudregeln om hävning, som följer de allmänna avtalsrättsliga principerna, modifieras genom de sjörättsliga realiteterna. I ett fartyg finns flera lastägarers last. Då hävningen innebär att godset skall lämnas tillbaka till avsändaren kan det medföra att transporten fördröjs eller att det uppstår skada eller olägenhet för andra lastägare. I sådana fall måste den enskilda lastägarers behov att häva vika med hänsyn till de andra lastägarnas intressen. Hävningsrätten under transport blir ofta endast ett teoretiskt påföljdsalternativ. Skadeståndet är i praktiken den viktigaste påföljdstypen (se närmare under III).

3. Utlämnande av godset

Bestämmelserna om hur *transportören* på bestämelseorten skall *lämna ut godset till mottagaren* är mer eller mindre en spegelbild av hur avlämnande skall ske på lastningsorten. Mottagaren skall ta emot godset på den plats och den tid transportören angett. Transportören skall lämna ut godset så att det kan tas emot bekvämt och säkert. Styckegods lämnas vanligtvis till en terminal i lossningshamnen.

Mottagaren har rätt att före mottagandet besiktiga godset. Om godset är skadat eller inte motsvarar beskrivningen i konossementet eller köpavtalets bestämmelser kan det hända att mottagaren vägrar att ta emot godset. För transportören återstår då att låta lägga upp godset "i säkert förvar", normalt hos fristående terminalbolag.

Det vanliga är att frakten betalas före transporten men parterna kan ha avtalat att den skall *betalas i efterskott*. Också andra krav kan vara obetalda vid transportens slut. Om i konossementet gjorts anteckningar om de obetalda beloppen får transportören innehålla godset tills han får betalt för alla sina fordringar eller det ställts säkerhet för dem. Genom det uttryckliga kravet på anteckning i konossementet har man strävat att skydda godtroende konossementsförvärvare mot obehagliga överraskningar. Motsvarande rätt att innehålla gods gäller om mottagaren på annat sätt underrättats om transportörens krav eller mottagaren "insåg eller borde ha insett" att transportören inte fått betalt. Transportören har i och med denna retentionsrätt ett effektivt skydd för sina frakt- och andra krav.

Transportören kan få problem om *mottagaren* inte i tid eller *inte* alls *avhämtar godset*. Hur skall han då förfara? Enligt SjöL har han rätt att



lägga upp godset "i säkert förvar för mottagarens räkning". Han skall vidare underrätta den avsändaren angett (enligt systemet med "notify address" i transportavtalet), eller lastägaren om uppläggningen och om att han efter en viss skälig frist kommer att sälja godset för att få ut sina krav. Efter att den uppgivna fristen har gått ut kan transportören sälja gods i den omfattning det är nödvändigt för att få sina kostnaderna täckta.

III. ANSVARSFRÅGOR

1. Vem svarar transportören för?

11. Transportörens principalansvar

I regel fullgör transportören inte personligen sin prestation utan använder sig av anställda eller självständiga medhjälpare. Enligt SjöL 11 § ansvarar transportören "för skada som genom fel eller försummelse *i tjänsten* åstadkommits av fartygets befälhavare eller besättning, av lots eller någon som, utan att tillhöra besättningen, *på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete ombord*". Det betyder i praktiken att transportören i förhållande till transportkunden svarar t.ex. för skada som ett stuveri eller en anställd hos stuveriet genom vårdslöshet förorsakar under arbetet på fartyget. Man talar om transportörens *principalansvar*.

HD 1953 II 50 om fartyget *Toulouse* exemplifierar principalansvaret. Då Toulouse inlöpte hamnen kastades ankar i enlighet med lotsens anvisningar. Ankaret skadade en vattenledning som tillhörde ett bolag. Bolagets fabriksverksamhet avstannade. Redaren ålades att ersätta den uppkomna skadan. Se även *HD 1969 I 5*.

Transportörens principalansvar överensstämmer långt med SkL:s principalansvar, men det finns vissa skillnader. Den skadebringande handlingen måste ha företagits i samband med tjänsten för fartygets eller redarens räkning. (Jämf. den engelskspråkiga formuleringen "in the course of his employment" i t.ex. *Brown v. Harrison* (1927) 43 T.L.R. 633 och *the Chyebana* (1966) 2 Lloyd's Rep 19.) Avsiktlig handling, såsom stöld, utesluter inte ansvar under förutsättning att det föreligger ett nära funktionellt samband mellan transporten och den avsiktliga handlingen.



12. Transportörens ansvar för undertransportör

Enligt definitionen av termen transportör behöver transportören bara ingå ett avtal om transport, han behöver *inte själv utföra transporten*. Den som enligt uppdrag av transportören utför transporten är undertransportör. Men vem av dessa två ansvarar i förhållande till lastägaren? Är det transportören som bara kanske ingått transportavtalet eller är det undertransportören eller -transportörerna som faktiskt utfört transporten?

Sjölagen ger en klar regel. Det är transportören som ansvarar som om han själv utfört hela transporten. Han kan inte undgå sitt ansvar genom att låta någon annan utföra den. Bara om transportören uttryckligen avtalat med avsändaren att en viss undertransportör kommer att utföra en viss del av transporten, kan transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som inträffat under detta transportavsnitt. Vid sidan av transportören svarar undertransportören för skador som uppkommer under hans transport. Om förbehåll inte gjorts är undertransportörens och transportörens ansvar solidariskt, om förbehåll gjorts svarar undertransportören ensam.

2. Hur är transportörens ansvar uppbyggt?

När det gäller transportavtal är *skadestånd* den viktigaste påföljden vid avtalsbrott. I allmänhet anses transportkunden inte kunna kräva *naturfullgörelse* på grund av transportörens avtalsbrott. Efter att godset inlastas i fartyget är *hävning* en opraktisk påföljd.

21. Det sjörättsliga globalansvaret

Karaktäristiskt för transportörens ansvar i allmänhet är de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna. I sjörätten finns en ytterligare specialitet, den s.k. *globalbegränsningen* (globaalirajoitus, global limitation).

Enligt globalbegränsningsreglerna är transportörens ansvar begränsat bl.a. i fråga om skada som uppstått vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten. Ansvaret är begränsat till ett *visst belopp per ton av fartygets dräktighet*. Detta belopp anger redarens *totalansvar* för bl.a. skada på last och person. Transportörens ansvar stiger inte över globalbegränsningsbeloppen, förutom om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.



Det sjörättsliga globalbegränsningssystemet har som mycket annat i sjörätten långa historiska rötter och baserar sig i dag på internationella konventioner (Brysselkonventionerna 1924, 1957 och Londonkonventionen 1976). Systemet har utsatts för kritik men försvarats med bl.a. argumentet att det i praktiken skulle vara synnerligen svårt att få försäkringstäckning för ett helt obegränsat ansvar för så stora värden som fartyg med last och passagerare representerar.

Mot globalbegränsningssystemet framförs dock alltmer kritik. Stora värden står på spel också på land. Konventionernas ersättningsbelopp naggas av inflationen. Vid storkatastrofer kan globalbegränsningsreglerna i dag få stor betydelse. Enligt den norska utredningen som gjordes i samband med *Scandinavian Star-katastrofen* (NOU 1991:1 A sid. 186) reducerar globalbegränsningsreglerna vid passagerartransporter SjöL:s ersättningsbelopp redan för sådana passagerarfartyg som tar mer än 250 passagerare. Våra moderna bilfärjor tar c. 2.000 passagerare.

22. Det egentliga transportansvaret

Reglerna om transportörens skadeståndsskyldighet har utvecklats med hänsyn till olika skadesituationer. Skadeståndsskyldigheten kan vara olika utformad vid olika typer av avtalsbrott. Man kan särskilja 4 huvudtyper:

1. Om godset skadas medan det befinner sig i transportörens vård kan transportören bli skyldig att ersätta *sakskada* (tavaravahinko, loss of or damage to goods).
2. Transportören skall fullgöra sin prestation så, att godset kan utlämnas till mottagaren vid avtalad tid eller, om särskild tid för utlämnandet inte avtalats, inom skälig tid från transportens början. Om så inte kan ske kan det uppkomma ett ansvar för *dröjsmålsskada* (viivästysvastuu, liability for delay in delivery).

I samband med behandlingen av konossementen och transportdokumenten i avsnitt 4 och 5 kommer vi in på två andra ansvarstyper.

3. Ansvar kan uppkomma på den grund att transportören inte undersökt det gods som han mottagit för transport och inte antecknat sådana förbehåll som undersökningen gett anledning till i konossementet. Han har ett ansvar för konossementsuppgifterna, ett *uppgiftsansvar* (tietovastuu).
4. Transportören kan också bli skyldig att ersätta skada som uppkommer genom att han lämnar ut godset åt fel mottagare. Han har ett *utlämningsansvar* (luovutustuvastuu).



3. Ansvar förknippat med utförande av transporten

31. Sakskador

A. Transportörens skadeståndsansvar

De viktigaste bestämmelserna om transportörens ansvar är reglerna om sakskada. Hur ansvarar transportören när lasten har skadats eller försvunnit? Svaret på frågan sönderfaller i tre helheter. Den första behandlar transportörens *ansvarsperiod*. När börjar hans ansvar, när tar det slut? Den andra gäller själva *ansvarsgrunden* med sina sjörättsliga specialiteter. Och den tredje omfattar de i transporträtten centrala *beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna*.

1. *Ansvarsperioden*. För att transportuppdraget skall vara meningsfullt måste lasten vid utlämnandet i lossningshamnen vara i samma skick som när den mottogs för transport. Transportören kan bli skadeståndsskyldig om godset skadats eller förkommit "medan det är i hans vård i lastningshamnen, under själva transporten eller i lossningshamnen". (SjöLFörs § 274). Transportens ansvarsperiod omfattar sålunda även den tidsperiod då godset ligger i transportörens terminal i hamnen. Inskränkningen till hamnen är betydelsefull. Den innebär att s.k. accessoriska vägtransporter från transportörens terminal i hamnen till fartyget kommer att omfattas av det sjörättsliga ansvaret, medan transporten från transportörens inlandsterminal följer andra regler, exempelvis VBL (se ovan 23.).

2. *Ansvarsgrunden*. Transportören är enligt SjöL ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas om han inte visar att varken han själv eller någon för vilken han svarar genom vårdslöshet orsakat eller medverkat till skadan (SjöL § 118, SjöLFörs § 275). Enligt *huvudregeln* är ansvarsgrunden ett *presumerat culpaansvar*. Transportören ansvarar med andra ord för skador som kan hänföras till *vårdslöshet på hans sida*. För att gå fri från ansvar skall *han kunna visa* att på hans sida inte föreligger fel eller försummelse. Ansvaret omfattar inte skador till den del de förorsakats av andra som står utanför transportörens ansvarsfär, t.ex. genom bristfällig förpackning för vilken avlastaren ansvarar. I enlighet med presumptionsregeln är det transportörens sak att visa i vilken utsträckning skadan inte beror på fel och försummelse på hans sida.

I den version av SjöL som baserar sig på *Hamburgreglerna* har transportörens ansvar ytterligare skärpts (SjöLFörs § 275). För att bli ansvarsfri skall



transportören, inte bara visa att varken han eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till själva felet eller försummelsen, utan det krävs även att han visar att det *vidtagits allt som skäligen kan begäras för att undvika händelsen och dess följder*.

I huvudregeln om presumerat culpaansvar finns dock *två* mycket betydelsefulla *undantag*. Undantagen är skador p.g.a. *oaktsam navigering* och p.g.a. *brand*. Med utgångspunkt i "allmän juridik" är dessa undantagssituationer överraskande. Varför finns sådana ansvarsundantag i Sjöl? De kan förklaras bara med hjälp av sin historiska bakgrund. Ett fartyg har representerat och representerar ännu i dag så stora ekonomiska värden för en redare att man utgått från att han gör sitt yttersta att inte riskera fartyget genom felnavigering eller brand. Om denna typ av olycka trots allt skulle inträffa har det ansetts oskäligt att tvinga honom att förutom sina egna stora förluster även bära ansvar för den skada som åsamkats lastägaren. De båda ansvarsfrihetsgrunderna har varit en kompromiss i avvägningen mellan redar- och lastägarintressen. Denna i sjö-rätten säregna men traditionella riskfördelning har blivit en central beståndsdel av försäkringssystemen.

I *Hamburgreglerna* har undantaget för oaktsam navigering utgått, *endast* undantaget för *brand* finns kvar i en inskränkt form. Detta skärpta ansvar har ansetts vara den avgörande orsaken till att konventionen som är från år 1978 mycket långsamt blivit internationellt accepterad och först 1.11.1992 trätt ikraft.

Vad är oaktsam navigering eller nautiskt fel (merenkulullinen virhe, error in navigation or management of the ship), som innebär att transportören är ansvarsfri? För det första skall felet eller försummelsen ha begåtts av befälhavare eller besättning, av lots eller någon som utför arbete i fartygets tjänst. För det andra skall ovarsamheten ha samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget. *Ovarsam navigering* är det fråga om, förutom vid oaktsam styrning och manövrering av fartyget, även t.ex. om farten är alltför hög, de föreligger bristande hänsynstagande till signaler från andra fartyg och fasta märken o.s.v. Om t.ex. kaptenen bedömer ett avstånd oriktigt med påföljd att fartyget går på grund och lasten skadas är det fråga om ovarsam navigering och transportören är ansvarsfri för lastskadorna.

"Handhavande av fartyget" har samband med fartygets tillstånd, bemanning och utrustning. Har en åtgärd vidtagits i syfte att tjäna fartygets intresse (eller underlåtenheten strider mot fartygets intressen) kategoriseras den som hörande till gruppen nautiskt fel och är sålunda ansvarsfriande. Är det fråga om en åtgärd som endast vidtas med hänsyn



till lasten, kategoriseras den som ett s.k. *kommersiellt fel* och är ansvarsgrundande. Klassiska exempel på nautiska fel och sålunda ansvarsfrihet är t.ex. försummelse att ta hänsyn till stormvarning, underlåtenhet att pumpa vatten ur fartyget eller att lossa lasten i nödhamn för att kontrollera att fartyget är tätt. Däremot har transportören ansetts ansvarig för skador på lasten p.g.a. bristande täckning av skeppsluckor, försummelse att öppna luckorna för ventilering och avkylning av lasten o.s.v.

Då åtgärderna hänför sig till såväl fartyg som last uppstår svårbedömbara situationer. Speciellt två nordiska rättsfall är klassiker i denna fråga.

I fallet *Albania ND 1941.437 (SvHD)* hade en besättningsman som skulle fylla på pannvatten fört vattenslangen till ett av lastrummens pejlrör så att vattnet pumpades på lasten. Denna åtgärd ansågs utgöra "handhavande av fartyget" och transportören var sålunda ansvarsfri.

Det andra fallet är *Malevik, ND 1961.282 (SvHD)*. Efter tömning av rännstensvattnet hade ventilerna till skydd för lasten inte tillslutits ordentligt. Vattnet trängde in i lastrummet och skadade lasten. SvHD konstaterade bl.a.: "Ventilerna måste anses utgöra en anordning till fördel för såväl lasten som fartyget. Det förra intresset tillgodoses genom att ventilernas öppnande möjliggör eller underlättar avledande från lastrummet av vatten, som uppsamlas i de där befintliga rännstenarna. Tillslutandet av ventilerna tjänar åter i första hand fartygets intresse, enär en uraktlåtenhet att stänga ventilerna kan äventyra den säkerhet för fartyget som åsyftas med det vattentäta skottet. Medelbart kommer visserligen denna säkerhet även lasten tillgodo.

I förevarande fall, då skadan enligt vad i målet är ostridigt närmast orsakats av att ventilerna ej vederbörligen tillslutits, bör avgörande betydelse tillmätas den funktion ventilerna på anmärkta sätt fylla med hänsyn till fartygets säkerhet. Den förelupna försummelsen är följaktligen att hänföra till fel vid handhavandet av fartyget.

För skada på last som uppstår till följd av sådant fel är bortfraktaren icke ansvarig".

Se även *ND 1975.85 (NHD) Sunny Lady* och *ND 1957.30 (NHD) Trinidad*.

Ansvarsundantaget för felnavigering och ovarsamt handhavande av fartyget har utgått i den alternativa SjöL:s text som bygger på Hamburgreglerna.

Däremot är transportören enligt såväl Hamburg- som Haag-Visby-



alternativet *ansvarig för fel* som har berott på fartygets *bristande sjövärdighet* vid resans början (ursprunglig sjövärdighet, se även ovan 12. d.). Kravet på sjövärdighet innebär bl.a. att fartyget skall vara riktigt konstruerat, utrustat och bemannat, vara lämpat för den avsedda resan och för den avsedda lasten.

Gränsdragningen mellan sjövärdighet och nautiskt fel är inte alltid enkel. Se särskilt det svenska rättsfallet *Pagensand, ND 1956.175*, som igen handlade om vatten som trängde in i lastrummet genom ett pejlör, vars lock var ovarsamt fastskruvat. Denna gång skadades en papperslast.

SvHD konstaterade bl.a. att det var fråga om *ursprunglig sjöovärdighet* "*såframt det ej varit sannolikt att felet skulle bli avhjälpt, innan fara för skada inträdde*. Då de i målet förebragta förhållandena, som HovR funnit, berättiga till slutsatsen att regelbunden pejling genom pejlör inte förekom på *Pagensand*, kan avhjälpan av felet före farans inträdande icke anses hava varit sannolikt". Transportören skulle sålunda svara för skadan.

Se vidare även t.ex. *Høegh Heron, ND 19776.364*.

Ansvarsundantaget för *brand* finns kvar både i den text som bygger på *Haag-Visbyreglerna* och den som bygger på *Hamburgreglerna*. Brand som inte orsakats genom fel eller försummelse av transportören själv, innebär att han är ansvarsfri för skador på lasten. I *Hamburgtexten* är brandundantaget ytterligare inskränkt. Transportören blir ansvarig för lastskadorna om den skadelidande kan visa att branden a) beror på vårdslöshet av transportören eller någon som han svarar för och b) att dessa inte gjort allt som skäligen kan krävas för att släcka branden och begränsa följderna.

Undantagen för felnavigering och ovarsamt handhavande av fartyget samt för brand gäller enligt vårt propositionsförslag inte i inrikes sjötransporter.

3. *Skadeståndets beräkning* och de *beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna*. Vid beräkning av skadeståndets storlek är utgångspunkten godsets värde i lossningshamnen. Det innebär att viss handelsvinst kommer att inkluderas (jämf. t.ex. VBL § 32 där utgångspunkten är godsets värde vid mottagandet).

Sjötransportörens ansvar är beloppsmässigt begränsat enligt det transporterade godsets vikt eller stycketal. För att motstå inflation är begränsningsbeloppen bundna till den fiktiva myntenheten *SDR*.



Samma fiktiva myntenhet används också i globalbegränsningen (ovan 21.) och i de andra transporträttsliga konventionerna. SDR:n är uppkonstruerad av flera i världshandeln betydelsefulla valutor, USD 40 %, DEM 21 %, JPY 17 %, FRF 11 % och GBP 11 %.

Finlands bank tillhandahåller uppgifter om dagsvärden, t.ex. 30.4.1991 var värdet 5,4141 mk och 14.2.1992 6,15 mk. Omräkningen skall ske enligt kursen på betalningsdagen.

I sjörätten finns två olika begränsningsmetoder. Lastägaren kan välja den metod som för honom leder till det förmånligaste resultatet.

1) Den ena binder det maximala ersättningsbeloppet till godsets vikt, 2 SDR per kg av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt (c. 12 mk/kg). Enligt Hamburgalternativet höjs gränsen till 2,5 SDR/kg.

2) Den andra bygger på en begränsning enligt *skeppningsenhet*, 667 SDR för varje kolli eller annan enhet av godset (c. 4.000 mk). Ansvarsgränsen är igen något högre enligt Hamburgalternativet, 835 SDR/enhet. Enhetsbegränsningssystemet är speciellt för sjörätten.

När lastägaren väljer den för honom förmånligare beräkningsmetoden betyder det (enligt Haag-Visbyalternativet), att om ett kolli väger mindre än 333,33 kg, lönar det sig att kräva skadestånd enligt enhetsmetoden, medan viktmetoden för tyngre kollins del ger ett förmånligare resultat. För att kunna åberopa enhetsberäkningsmetoden skall antalet enheter vara redovisade i transportdokumentet. Det innebär att då godset transporteras i container eller på lastflak utgör varje i konossementet eller annat transportdokument angiven enhet en begränsningsenhet.

Om konossementet anger att godset består av 1 container innehållande 300 televisionsapparater, är begränsningsenheterna $300 + 1$. Om konossementet anger 1 container innehållande styckegods, finns endast en enhet.

Det har berett svårigheter att fastställa vad som skall betraktas såsom kolli eller annan enhet av gods. Såsom kolli betraktas bl.a. en bil, ett lokomotiv, en säck cement, en låda tomater etc. I fråga om bulklast anses sedvanlig kommersiell enhet utgöra begränsningsenhet.

För *inrikestransporter* föreslås i 1991 års förslag en ansvarsgräns om 17 SDR/kg, alltså en betydligt högre gräns än vid internationella transporter. Gränsen skulle motsvara beloppen i LTL, LBL och COTIF-konventionen.

Ansvarsbegränsningsbeloppen anger transportörens maximala ansvar. Om lastägarens skada är mindre, är transportörens ansvar lägre. För att



stärka ansvarsbegränsningsreglernas genomslagskraft innehåller SjöL en uttrycklig bestämmelse om att begränsningarna och ansvarsfriheten också gäller fastän *skadeståndskravet inte grundas på transportavtalet*, utan t.ex. på SkL:s allmänna culpaansvar. Lastägaren kan inte genom att i stället för SjöL åberopa SkL få en beloppsmässigt obegränsad ersättning. Skyddet gäller även alla dem transportören svarar för. Om t.ex. stuvaren, som ombord på fartyget handlat på uppdrag av transportören, gjort sig skyldig till vårdslöshet kommer också hans ansvar att begränsas.

Rätten till ansvarsbegränsning bortfaller för den som visas själv ha orsakat skada *uppsåtligen eller av grov vårdslöshet* och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Det betyder att den som avsiktligt förstör lasten eller stjälar den inte kan åberopa ansvarsbegränsningarna.

B. Avsändarens skadeståndsansvar

Det är inte bara transportören som kan bli skadeståndsskyldig. Även avsändarens skadeståndsansvar mot transportör och undertransportör regleras i SjöL. Om det transporterade godset förorsakar skada t.ex. på fartyget så blir avsändaren och hans medhjälpare ansvariga. Ansvarsgrunden bygger här på ett normalt *culpaansvar*. Det finns inte några *beloppsmässiga begränsningar* för detta ansvar. Enligt de normala skadeståndsrättsliga principerna skall avsändaren erlagga "fullt" skadestånd.

I fråga om s.k. *farligt gods* (se närmare ovan under 12. b.) är ansvarsbestämmelserna ännu strängare. Om avsändaren har överlämnat farligt gods till transport *utan att upplysa* om dess farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder, har han ett *strikt och obegränsat ansvar* för all skada som uppkommer. Han kan undkomma sitt ansvar endast genom att visa att transportören eljest var medveten om godsets farlighet.

Transportören har alltid rätt att lossa, oskadliggöra och t.o.m. förstöra gods som plötsligt visar sig utgöra en konkret fara utan att bli ersättningskyldig. Det kan vara fråga om t.ex. kemikalier som är ofarliga i sig men som visar sig utveckla lättantändliga gaser vid kontakt med ett visst annat ämne som lastats i samma lastrum.

32. Dröjsmålsskador

Det är inte bara saksador som förorsakar lastägaren förluster. Dröjsmål kan leda till liknande skador. Partihandeln, som får de beställda julgransprydnaderna först efter jul, har små möjligheter att få varorna sålda



med vinst det året, trots att de kommer fram i oskadat skick.

Enligt sjölagen föreligger dröjsmål på transportörens sida när han inte lämnar ut godset på avtalad tid eller, om ingen tid har avtalats, inom skälig tid. Dröjsmål leder till skadeståndsansvar.

Ansvarsgrunden vid dröjsmålsskador är densamma som vid sakskador. Det är alltså förenklat fråga om ett presumerat culpaansvar. Undantagen för oaktsam navigering och brand får samma ansvarsbefriande effekt som vid sakskador.

Enligt *Haag-Visbyalternativet* följer dröjsmålsskadorna samma *ansvarsbegränsningsbelopp* som sakskadorna, d.v.s. 2 SDR/kg eller 667 SDR/skeppningsenhet.

Enligt *Hamburgalternativet* är lösningen en annan. Den står närmare de andra transporträttsliga konventionerna. Begränsningsbeloppet är endast 2,5 gånger frakten för det fördröjda godset. I nationella transporter får ansvaret för dröjsmål inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

Det är å andra sidan flera typer av skador som inte följer dröjsmålsansvarets begränsning till 2,5 gånger frakten, utan sakskadornas generösare belopp. Om dröjsmålet också lett till sakskador, t.ex. frukten har ruttnat under den fördröjda transporten, följer man sakskadereglernas högre begränsningsbelopp.

Skadeståndet för ett dröjsmål som *varat utöver 60 dagar* från den dag godset skulle ha lämnats ut, *konverteras* från dröjsmålsskada till sakskada, d.v.s. lastägaren får kräva ersättning som om godset gått förlorat.

Också för dröjsmålsskadornas del anger ansvarsbeloppen transportörens maximiansvar. Lastägaren får givetvis ersättning inom denna ram för den skada han kan visa att han lidit. Såsom vid sakskador innebär *uppsåt och grov vårdslöshet* att begränsningsrätten faller bort.

4. Ansvar förknippat med uppgifterna i konossement och fraktbrev

Konossementets och fraktbrevets funktioner i handeln har behandlats i den allmänna delen (kap. 6.) Det konstaterades att båda dokumenttyperna utvisar att transportören mottagit visst gods för en viss transport och anger avtalsvillkoren för transporten. Skillnaderna i dokumentens funktioner kommer fram förutom i samband med förfoganderätten även vid frågorna om verkan av dokumentsuppgifterna.



41. Konossementet

Konossementets roll i handeln som substitut för själva godset är utmärkande för denna komplicerade dokumenttyp. Grundidén är att konossementet representerar godset. Genom att sälja eller pantsätta dokumentet säljs eller pantsätts själva godset. Därför är inte vilket som helst avtal om styckegodstransport ett konossement. För att dokumentet skall kunna betecknas som ett konossement krävs:

1) att det utgör *bevis* om ett *avtal om sjötransport* och att det utvisar att godset *mottagits* för transport, eller *lastats ombord*. Den som förvärvar ett konossement, skall ur konossementets text kunna utläsa sina rättigheter och skyldigheter i förhållande till transportören. Transportören kan inte mot honom åberopa sådana rättigheter som inte framgår ur konossementet utan ur t.ex. det bakomliggande befraktningsavtalet till vilket inte hänvisats, exempelvis ett villkor om att lossningen av godset sker på mottagarens bekostnad. Avsändare som själv ingått befraktningsavtalet får givetvis inte detta skydd. För att åtnjuta detta skydd skall innehavaren vara någon som står utanför den ursprungliga avtalsrelationen avsändare - transportör, t.ex. en ny köpare.

2) att det betecknas med *ordet konossement* eller att det klart framgår att transportören lämnar ut godset endast *mot att dokumentet återställs* (SjöLFörs § 292).

Konossementet kan ställas till "viss man" eller till "viss man eller order" eller till innehavaren. Det är orderkonossementen som ur kommersiella aspekter är de intressantaste dokumenten. Det överläts på liknande sätt som ett orderskuldebrev genom indossament.

Konossementsutfärdandet föregås av flera procedurled (se även ovan 11.). De börjar med att kunden av transportören bokar plats på fartyget. Över bokningen upprättas en *bokningsnota* (booking-note) som kan betecknas som ett slags föravtal. I bokningsnotan hänvisas vanligtvis till konossementsvillkoren.

När lasten sedan levereras till transportören blir den vägd och kontrollerad av hans folk. Det upprättas ett s.k. *styrmandskvitto* där bl.a. uppgifter om vikt och synligt tillståndet framgår. Från styrmandskvittot överförs uppgifterna till konossementet. Konossementet är ett kvitto över mottaget gods, där även godsmängden och godsets synliga tillstånd framgår. Vanligtvis utfärdas ett *ombordkonossement* eller ett *mottagningskonossement*. Normalt utfärdas 3 stycken s.k. originalexemplar av konossementet och ett antal kopior.

Konossementet undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar, t.ex. befälhavaren (befälhavarkonossement). Undertecknandet kan också ske elektroniskt med hjälp av dator.



I internationella transporter förekommer ytterligare en konossementstyp, det s.k. *genomgångskonossementet* (kauttakulkukonossementti, through bill of lading). Det används när transporten utförs t.ex. av två rederier. Rederiet A står för huvudtransporten över Atlanten, medan B står för godsets vidaretransport till en insjöhamn. Huvudtransportören A utfärdar ett genomgångskonossement som också täcker B:s transportdel. Genomgångskonossementets rättsverkningar motsvarar det vanliga konossementets.

A. Transportörens ansvar för konossementsuppgifterna

För att ett konossement i den internationella handeln skall kunna representera det gods som skall säljas, måste konossementet innehålla vissa relevanta uppgifter om bl.a. godset. Köparen som vid köpet bara får ett konossement i sin hand och inte själva godset, bör kunna lita på att uppgifterna i konossementet är riktiga. Därför måste konossementet ha en viss *bevisverkan*. För att systemet skall fungera måste transportören bära ett ansvar för vissa uppgifter i konossementet.

SjöL innehåller detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter ett konossement skall innehålla. Men även om någon av uppgifterna saknas anses dokumentet till sina rättsverkningar utgöra ett konossement, förutsatt att det uppfyller de ovan beskrivna grundläggande kraven att utgöra bevis över sjötransportavtalet och över att transportören mottagit godset. Det krävs vidare att dokumentet betecknats med ordet konossement eller det klart framgår att transportören lämnar ut godset endast mot dokumentet.

Den i detalj angivna information som enligt SjöLFörs § 296 skall ingå är uppgifter om:

- 1) godsets art, inbegripet uppgift om dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller dess mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,
- 2) godsets och förpackningens synliga tillstånd,
- 3) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,
- 4) avlastarens namn,
- 5) mottagaren, när denna har angetts av avlastaren,
- 6) den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören mottog godset i denna hamn,
- 7) den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,
- 8) antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,
- 9) orten där konossementet har utställts,
- 10) fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,
- 11) att transporten är underkastad konventionen,
- 12) att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och



13) den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgifter om fartygets namn, lastningstid och -plats.

När det gäller konossement finns det två olika typer av ansvar för uppgifter a) det s.k. fingerade transportansvaret och b) det s.k. äkta uppgiftsansvaret.

a. Då det är fråga om vissa typer av *uppgifter om själva godset* är transportören *skyldig att i skälig omfattning undersöka* att uppgifterna är riktiga, fastän det är avlastaren som ger uppgifterna. Detta gäller uppgifter om 1) godsets art och eventuella farliga egenskaper 2) nödvändiga märken för att identifiera godset, 3) godsets kolli- eller stycketal 4) godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt (SjöLFörs § 296 mom 1 p. 1). Om transportören inte har rimliga möjligheter att undersöka riktigheten eller om han betvivlar uppgifternas riktighet skall han i konossementet göra ett *förbehåll* som klart utvisar detta.

Transportören skall också undersöka godsets och förpackningens *synliga tillstånd*. Om godset företer tecken på skada skall han göra *anmärkning* om detta i konossementet. En konossementsförvärvare skall genom transportörens förbehåll få en varning om att allt kanske inte är såsom det skall vara. Om konossementet inte innehåller uppgifter om förpackningen eller godsets synliga tillstånd, är presumptionen att godset vid mottagande för transport varit i gott synligt tillstånd.

Om transportören *inte gjort förbehåll*, d.v.s. om konossementet är "rent", *antas godset vid mottagandet motsvara konossementets beskrivning*. Om godset har förvärvats av, såsom SjöL uttrycker det, *tredje man i god tro*, får transportören *inte motbevisa* konossementsuppgifterna om godset. Det kan t.ex. vara fråga om att en köpare köpt godset under transport och det sedan visat sig att uppgifterna om stycketal och synligt tillstånd har varit alltför positiva. Om det sedan i lossningshamnen framgår att godset t.ex. är skadat eller väger mindre än vad som angivits i konossementet blir transportören ansvarig som om skadan eller minskningen skulle ha berott på honom. Han ansvarar enligt *sakskadereglerna* också om godset kanske var skadat redan när han mottog det men han hann inte undersöka det och han gjorde ingen anmärkning. Man brukar i doktrinen tala om ett *fingerat transportansvar*.

Detta system att ålägga transportören ansvar för skada som han inte egentligen har orsakat, har konstruerats för att *stärka konossementets omsättningsvärde*. En utomstående köpare skall kunna lita på konos-



sementets uppgifter om godset. Genom att transportörens ansvar regleras enligt sakskaedreglerna kan transportören åberopa de *beloppsmässiga begränsningarna*.

Se närmare t.ex. *HD 1973 II 41*. Flera partier omfattande hundratal kollin smör hade transporterats med fartygen *Rannö* och *Tingö* år 1964. Enligt de lossningsattester hamnmyndigheterna i lossningshamnen utfärdat omfattade partierna ett mindre kolliantal än vad konossementsuppgifterna utvisade. Mottagarsidan krävde ersättning för den skada som uppkom genom bristen.

HovR, vars dom fastställdes av HD, fann bl.a. att konossementen inte innehållit förbehåll angående riktigheten av uppgifterna om de inlastade kolliantalen och att transportören inte gjort sannolikt att hamnmyndigheternas kolliräkning var riktig. Transportören ålades att ersätta bristen.

Det liknande fallet, *HD 1974 II 93*, gällde flera transporter av nedfrysta kycklingar. Vid framkomsten konstaterades att det lossade antalet kartonger inte motsvarade konossementsuppgifterna. Kycklingkartonger hade "försvunnit". Vissa konossement var rena, i andra fanns förbehåll mot uppgifterna om antalet kartonger. I de första fallet ansvarade transportören för svinn. I de andra fallet var han fri från ansvar då han kunde visa att kartonger inte förkommit p.g.a. fel eller försummelse på hans sida.

b. När det gäller *alla relevanta uppgifter i konossementet* bär transportören ett s.k. *äkta uppgiftsansvar* om han *insåg* eller borde ha insett att konossementet var *vilseledande för tredje man*. Det kan, förutom uppgifterna om godset, gälla t.ex. informationen om lastningshamn och - datum. Det innebär att om tredje man i god tro genom att inlösa ett konossement köpt gods som tagits ombord betydligt senare än vad konossementet anger, så blir transportören ansvarig för uppkommen skada. Skulle konossementets uppgifter ha varit riktiga kunde köparen ha insett att det inte fanns någon möjlighet att t.ex. julgransprydnaderna som han köpt skulle hinna fram till jul. Transportörens ansvar förutsätter att han insåg eller egentligen borde ha insett att uppgifterna var vilseledande. Han ansvarar *utan beloppsmässiga begränsningar* för hela det negativa kontraktsintresset.

Bestämmelserna är uppbyggda så att det kan tänkas uppstå situationer som både faller under det fingerade transportansvaret och under det äkta uppgiftsansvaret. Den *skadelidande* har möjlighet att *välja* det



ersättningsalternativ som blir förmånligare för honom. Genom att det äkta uppgiftsansvaret inte är bundet till de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna kan det ge högre ersättning.

I vissa fall har säljaren ett intresse att få ett s.k. *rent konossement*, d.v.s. ett konossement som inte innehåller några förbehåll om godset. Det kan t.ex. gälla stycketal. Enligt transportörens beräkningar lastades endast 495 kaffesäckar ombord och inte 500 såsom avsändaren påstått. I denna situation har han skälig anledning att betvivla avlastarens uppgifter. Enligt SjöL skall han alltså göra en anmärkning mot uppgivet stycketal. Men han är inte helt säker att hans beräkning är den rätta och en omräkning av godspartiet skulle ta så lång tid att fartygets avgång skulle fördröjas. Säljaren insisterar på ett rent konossement utan förbehåll. Det beror på att köparen skall betala genom remburs och bankerna accepterar bara rena konossement.

För att få ett rent konossement kan säljaren komma överens med transportören att han håller transportören skadelös för eventuellt ansvar för uppgifter som visar sig vara felaktiga. Överenskommelsen kallas *back letter* (indemnitetsförklaring). Enligt SjöLFörs kan en mottagare kräva att transportören uppger om ett back letter finns i bakgrunden.

B. Avlastarens ansvar för konossementsuppgifter

Det är avlastaren som lämnar flertalet uppgifter som intas i konossementet. Därför är det också han som i förhållande till transportören bär ett *strikt ansvar* för riktigheten av de uppgifter som på hans begäran intagits i konossementet (SjöLFörs § 301). Om transportören blivit ersättningsskyldig mot köparen/mottagaren, kan han vända sig mot avlastaren och regressvägen kräva att få ersättning för det han varit tvungen att betala.

I vissa situationer kan transportören inte regressa mot avlastaren trots att denna givit oriktiga uppgifter. Om uppgifterna varit oriktiga och de införts i konossementet fastän såväl avlastaren som transportören varit medvetna om oriktigheten och de gjort ett back letter men syftet har varit att vilseleda en förvärvare, så blir det fråga om verksamhet som är eller närmar sig det brottsliga. Här finns ingen orsak för lagstiftningen att skydda transportören.

42. Sjöfraktbrevet

Sjöfraktbrevet(-sedeln) är inte på samma sätt som konossementet uttryckligen konstruerat för omfattande omsättning. Men också när det gäller uppgifter om godset som införs i en sjöfraktsedel har transportören skyldighet att undersöka deras riktighet. Han kan göra liknande förbehåll som i fråga om konossement. Också sjöfraktbrevet utgör bevis om att



transportören mottagit godset i det skick som angetts i dokumentet. Men han har alltid möjlighet att motbevisa dokumentets uppgifter. För att inte bli ansvarig för de felaktiga uppgifterna om godset, bör han lyckas visa att han inte varit vårdslös. Det kan visa sig svårt.

Sjöfraktbrevet skall innehålla uppgifter om bl.a. godset, avsändaren, mottagaren, transportören och transportvillkor, frakt och andra kostnader som skall betalas. Fraktbrevet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Det kan ske elektroniskt.

5. Ansvar förknippat med godsets utlämnande

51. Konossement

När det gäller konossement finns det mycket strikta bestämmelser om förfoganderätten till godset. Förenklat kan man säga att den som vill utöva förfoganderätten till gods *under transport* skall kunna förete *alla originalexemplar* av konossementen. För att få ut godset på *bestämmelse-orten* krävs ett *originalexemplar*. Överlåtelsekedjan skall givetvis vara i sin ordning (se även ovan kap. 6 II).

Om transportören lämnar ut godset i strid med de strikta bestämmelserna blir han ersättningsskyldig. När han t.ex. lämnar ut godset utan att kräva att mottagaren uppvisar ett konossementsexemplar kan han orsaka säljaren skada. Att mottagaren/köparen inte kan förete ett konossementsexemplar kan bero på att köparen ännu inte betalt köpeskillingen genom att lösa in konossementet. Det betyder sannolikt att säljaren kommer att ha svårigheter att få betalning av köparen. Transportören bär ansvar för den skada säljaren lider genom det oriktiga utlämnandet. Transportörens ersättningsskyldighet begränsas inte enbart till säljarrelationen. Köparen, d.v.s. den som löst in konossementet, kan ha orsakats skada genom att transportören lämnat ut godset till helt obehörig person. Också för denna skada ansvarar transportören.

I utlämningsituationerna *begränsas* transportörens ersättningsskyldighet *inte* av SjöL:s *ansvarsbegränsningar*, utan han skall ersätta *hela den skada* som uppkommit. Vid skadeståndsberäkningen är utgångspunkten att den skadelidande skall försättas i samma ställning som om avtalsenlig prestation skett.

52. Sjöfraktsedel

När sjöfraktsedel används är huvudregeln att godset skall lämnas ut till den som anges som mottagare i dokumentet. Avsändaren har dock vissa



begränsade möjligheter att disponera över godset (se även kap. 6 II). Om transportören lämnar ut godset i strid med bestämmelserna blir han, på liknande sätt som när det gäller konossement, *ansvarig* för uppkommen skada.

IV. KONFLIKTLÖSNING

1. Reklamation och preskription

De korta *reklamationstiderna* vid sak- och dröjsmålsskada har berörts ovan i den allmänna delen.

Enligt Haag-Visbyalternativet är tiderna för skriftlig reklamation *vid sakskador* senast *3 dagar* från utlämnandet. Enligt Hamburgalternativet är fristen *15 dagar*. Vid synlig skada skall reklamation ske omedelbart enligt båda regelsystemen. Underlåten reklamation leder till presumtionen att godset vid utlämnande var oskadat. För dröjsmålsskador är reklamationsfristen *60 dagar*.

Men den skadelidande skall inte bara vara snabb när han reklamerar. Också *preskriptionstiden* är kort. Den är 1 år (SjöLFörs § 229 mom 1 p). Efter att skadan inträffat kan parterna avtalsvägen förlänga tiden om de så önskar.

2. Domstol

Sjölagen innehåller detaljerade bestämmelser om behörig domstol. Den första frågan är *internationellt privaträttslig*, är *finsk domstol* överhuvudtaget behörig att behandla tvistemålet? Om svaret är jakande är följande fråga *vilken underrätt* är behörig?

De internationellt privaträttsliga forumreglerna i SjöL strävar att förhindra att antalet fora avtalsvägen begränsas alltför snävt till nackdel för skadelidande. Han skall kunna väcka process åtminstone i följande domstolar; där svarande har sitt huvudkontor och, med vissa begränsningar där transportavtalet ingicks, och där lastnings- eller lossningshamnen ligger. Parterna kan också skriftligen komma överens att tvisten skall avgöras genom skiljeförfarande. Kärande skall ha möjlighet att väcka talan på någon av samma alternativa orter som stod till buds för vanlig domstolsbehandling i underrätt.



Endast vissa underrätter hos oss är *behöriga domstolar i sjörättsmål*. Sjørättsmål behandlas i underrätten i närvaro av två sakkunniga i sjöfartsväsendet, vanligtvis kaptener.

Behöriga underrätter är Åbo RR, Ålands HR, Vasa RR, Nyslotts RR, Hangö RR, Helsingfors RR; Kotka RR och Uleåborgs RR, i och med underrättsreformen motsvarande tingsrätter. Se t.ex. *HD 1989:79* som gällde åtal mot ett rederi om dödsvållande då sjöman fallit ner i lastrummet och avlidit. Även detta fall skulle behandlas i sjörättsdomstol.

Enligt vår nationella processrätt är en grov huvudregel att behörig domstol är domstolen på svarandes hemort eller där han varaktigt idkar näring eller där fartyget finns. Parterna kan även komma överens om annan sjörättsdomstol.

Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, Stockholm 1985 (ISBN 91-1-857162-X).

Jørgen Bredholt – Allan Philip, Søløven, 2 uppl. Århus 1986 (ISBN 86-574-2251-6).

Thor Falkanger – Hans Jakob Bull, Innføring i sjørett, Oslo 1988 (ISBN 82-90260-25-3).

Henrik Gram, Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport, Danmark 1991 (ISBN 87-574-6301-8).

Kurt Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, Stockholm 1982 (ISBN 91-1-817702-6).

Hannu Honka, Fartygets skick och egenskaper. En befraktningsrättslig studie, Åbo 1989 (ISBN 951-9498-51-6).

Payne & Ivamy's, Carriage of goods by sea, by Hardy Ivamy, 13rd, London 1989 (ISBN 0-406-52560-9).

SOU 1990:13. Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss (ISBN 91-38-10512-8).

Peter Wetterstein (Red.), Nöjesbåten, juridiska frågor, Åbo 1988 (ISBN 951-9498-23-0).



Kapitel 10. Vägtransporter

I. INLEDNING

1. Utvecklingsdrag

Lagstiftningen om vägtransporter har hos oss utvecklats så sent som på 1970-talet. År 1973 biträdde Finland CMR-konventionen som gäller internationella transporter med motorfordon. År 1979 fick vi en lag om vägbefordringsavtal (VBL). I VBL genomförs principerna i CMR-konventionen så att de med vissa avvikelser också gäller inrikestransporter.

2. Den tvingande regleringens tillämpningsområde

Typiskt för den transporträttsliga konventionsbaserade lagstiftningen är att den är tvingande. Ett av syftena har varit att ge ett internationellt minimiskydd åt transportkunden. *CMR-konventionen* är speciell i detta avseende. Den är inte bara *tvingande till fördel* för transportkunden utan också till *nackdel* för honom. Det betyder att transportören och kunden inte avtalsvägen kan komma överens om "bättre" villkor för transportkunden än de CMR föreskriver (VBL § 5, endast beträffande fördelningen av det solidariska ansvaret mellan flera transportörer kan avtal träffas fritt). I transportvillkoren kan i enlighet med detta endast avtalas om sådana frågor, som lagen inte reglerar. För inrikestransporter är formuleringen något mjukare. Bestämmelserna kan inte avtalsvägen åsidosättas "om inte godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt" (VBL § 5 mom 2).

VBL gäller såväl internationella som inrikestransporter av gods med motorfordon mot vederlag. Lagen är uppbyggd så att bestämmelserna om inrikestransporter är något förenklade. Det är därför viktigt att precisera vilka transporter är inrikes och vilka är internationella. I fråga om internationella transporter måste utredas när och om finsk lag är tillämplig.



21. Inrikes- och internationella transporter

En transport vars avtalade avgångs- och bestämmelseort är belägen i Finland är en *inrikestransport* (VBL § 1). Den omständigheten att riksgränsen eventuellt överskrids på väg mellan dessa orter förändrar inte transportens karaktär.

Internationella transporter är transporter mellan Finland och främmande stat. Dessutom tillämpas lagen på transporter mellan två främmande stater om åtminstone den ena biträtt CMR-konventionen. Sådana transporter blir dock endast undantagsvis föremål för bedömning av finsk domstol.

Grundidén med de tvingande transporträttskonventionerna är att de inte avlatsvägen skall kunna kringgås. Det betyder att man inte heller med hjälp av *lagvalsregler* skall kunna åsidosätta en tvingande konvention, t.ex. genom att hänvisa till lagen i en stat som inte biträtt CMR-konventionen (VBL 1.1. §). VBL har således företrädande framom internationellt privaträttsliga regler. Däremot sker normalt lagval mellan två konventionsstater. En transport bedöms i så fall enligt lagen i den stat, till vilken transporten har sin närmaste anknytning. Det finns inte heller hinder för avtal mellan parterna att lagen i viss konventionsstat skall tillämpas. Valet träffas i praktiken av transportören genom att han tar in en hänvisning i sina transportvillkor till lagen i en stat som biträtt konventionen.

22. Vissa transporter undantagna

Lagens tillämpningsområde är begränsat i fråga om såväl inrikes- som internationella transporter så, att den inte gäller transport som *järnväg åtagit sig att utföra*, även om transporten utförs på väg. (Dessa transporter regleras av COTIF och JBF, se närmare nedan kap. 11.) Från tillämpningsområdet utesluts därtill begravningstransporter och transport av postförsändelser.

I avsnittet om kombinerade transporter behandlas frågan hur vår transporträtt reglerar skador som uppkommer på gods som transporteras med lastbil som i sin tur transporteras med fartyg.



II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN

1. Den inledande fasen före transporten

11. Ingående av transportavtalet

Transportavtalet ingås mellan *avsändaren* (lähettäjä, sender) och *transportören* eller *fraktföraren* (rahdinkuljettaja, carrier). Avtalet är formfritt och ingås ofta genom att avsändaren beställer transportlägenhet per telefon. När det gäller internationella transporter skall avtalet bekräftas genom fraktsedel.

Fraktsedeln (-brevet) upprättas i praktiken så att avsändaren fyller i transportörens fraktsedelblankett. I lagen har angetts vilka uppgifter fraktsedeln skall innehålla. Obligatoriska är uppgifterna om bl.a. avsändaren, transportören, mottagaren, avgångs- och bestämmelseorten samt godset och dess mängd. Också andra uppgifter kan antecknas i fraktsedeln. Den omständigheten att någon av de obligatoriska uppgifterna utelämnats ur fraktsedeln påverkar inte avtalets giltighet eller VBL:s tillämplighet men kan leda till skyldighet att ersätta skada som uppkommer på grund av att uppgiften saknas.

När den ifyllda fraktsedelblanketten överlämnas till transportören skall han undersöka, att uppgifterna om godset i fraktsedeln motsvarar det gods som överlämnats till honom. Han skall också undersöka godsets *yttre tillstånd*. Om han inte kunnat undersöka uppgifterna på grund av rådande förhållanden eller om han vid undersökningen upptäckt skäl till anmärkning, skall han anteckna *förbehåll* om detta i fraktsedeln. Om fraktsedel inte upprättas vid inrikestransport kan motsvarande anmärkningar eller förbehåll göras muntligen till avsändaren.

Uppgifterna i fraktsedeln har beviskraft så länge det inte visas, att de är oriktiga (se närmare nedan under punkt III.3.A.).

Fraktsedel upprättas vid internationell transport i tre exemplar som undertecknas av avsändaren och transportören. Det första exemplaret överlämnas till *avsändaren*, det andra *följer godset* och det tredje behålls av *transportören*. I internationella transporter har avsändarexemplaret speciell betydelse för förfoganderätten till godset under transport (se närmare III.4).



12. Vem skall sköta om vad?

a. Godsets avlämnande

Transportören skall ta emot godset vid överenskommen tid och på överenskommen plats. Det är avsändarens sak att förpacka godset så, att det inte förorsakar skada på person, motorfordon, utrustning eller annat gods. Hurudan förpackning som fordras beror på godset och transportsträckan. *Förpackningen* bestäms ofta av handelsbruk eller annan sedvänja.

Det ankommer också på *avsändaren* att sörja för att transportören får alla de *handlingar* som behövs för att transporten skall kunna fortskrida fram till godsets utlämnande till mottagaren. Han skall tillställa transportören t.ex. sådana handlingar som behövs för förtullning, exportlicens och andra intyg av myndigheter.

b. Lastning och stuvning

Lagen preciserar inte vem som skall sköta *lastning* av godset. Parterna kan således avtala om detta. Om parterna inte avtalat annat, skall transportören sköta om lastningen. Normalt ankommer det på transportören att stuva godset. Även om avsändaren stuvat det skall transportören granska stuvningen och påpeka eventuella brister för avsändaren.

Frågan om vem som ansvarar för godsets stuvning om ingenting avtalats behandlades i *HD 1985 II 35*. Fyra pressmaskiner som vägde 6 000 kg var, skulle transporteras med lastbil. Avsändarens arbetstagare hade lastat maskinerna på lastbilens flak. Avsändarens folk och bilens chaufför skötte tillsammans om stödandet och surrandet av maskinerna. Vid en inbromsning under transporten stälpte maskinerna och skadades.

HD, som följde de lägre instansernas linje, fann att då det inte hade styrkts att parterna avtalat om att avsändaren skulle svara för stuvningen, skulle transportören ersätta den uppkomna skadan.

Om inte annat avtalats skall avsändaren lasta *tungt gods* som avhämtas hos honom. Stuvningen ankommer på avsändaren endast om parterna uttryckligen så avtalat. Avtal att avsändaren skall lasta godset innefattar inte att han också skall stuva det.

Förhållandet mellan brister i *stuvning* och *brister i förpackning* behandlas t.ex. i följande fall, *SNVF 5/22/81*. (Se närmare om skadenämnden för vägtransportförsäkring, *SNVF* nedan IV.2.)



En lastbil, som transporterade trycksaker, måste väja för en älg som sprang över motorvägen. En del av godset stjälpste och tryckalstren spreds omkring i naturen.

Nämnden ansåg att godset vid stuvningen borde ha stöttats bättre. Skadan berodde sålunda delvis på brister i stuvningen. Men trycksaker skall förpackas så att godset klarar av vissa påfrestningar. För förpackningen ansvarar avsändaren. Resultatet blev att transportören ansågs ansvarig för 50 % av den uppkomna skadan.

c. Farligt gods

För transport av s.k. farligt gods finns, såsom i sjörätten, särskilda bestämmelser. När avsändaren avlämnar gods av farlig beskaffenhet för transport, skall han underrätta transportören om farans art och vid behov om de försiktighetsåtgärder som bör vidtas.

Lagen om transport av farliga ämnen på väg (FFS 510/74) och med stöd av den utfärdade författningar innehåller närmare regler om transport av farligt gods.

d. Betalning av frakt

VBL innehåller inte lika utförliga bestämmelser om fraktens betalning som Sjöl. Vanligt är att fraktsedeln innehåller en allmän klausul enligt vilka frakten skall betalas då godset avlämnas för transport "om inte annat överenskommits" (se t.ex. de bilagda transport- och tariffbestämmelserna punkt 1.4.). Är frakten och andra kostnader obetalda då godset kommer fram till bestämmelseorten måste en mottagare som vill få godset utlämnat erlägga det belopp som enligt transportavtalet skall betalas. När det gäller internationella transporter skall beloppet framgå ur fraktsedeln. Transportören har rätt att hålla inne godset tills han fått betalt.

e. Transportörens skyldigheter att tillse att fordonet är i skick

Transportören skall välja ett ändamålsenligt fordon för transporten och sköta om att fordonet är i sådant skick som transporten förutsätter. Han skall t.ex. tillse att fordonets värme- och kylaggregat fungerar.

I ett fall från skadenämnden, *SNVF 20/37/81*, hade frysvaror transporterats i en container. Termostaten visade -28 grader men termometern +5 grader. När transportören lämnade ut godset visade



det sig att en del av godset tinat emedan frysaggregatet inte fungerat. Transportören ansågs ansvarig för skadan.

Se även *HD 1978 II 90* om transportörens ansvar för en bananlast som transporterats i +40 grader, istället för den föreskrivna temperaturen +12 grader.

Transportören skall vidare undersöka, att lasten inte överskrider de mått och den vikt som är tillåtna för fordonet och vägarna.

2. Transporten

Även landsvägstransportören har en *allmän skyldighet att tillvarata lastägarens intresse* under transporten. Den allmänna skyldigheten att tillvarata motpartens intressen kan bli aktuell i ett flertal situationer. Under transporten kan det t.ex. framgå, att den inte kan utföras på avtalat sätt. Transportören skall då begära anvisning om vad han skall göra. Om han inte kan få anvisningar skall han vidta de åtgärder, som enligt hans uppfattning bäst tillgodoser den förfogandeberättigades intressen. Transportören har rätt till ersättning för de kostnader han haft för att skaffa och följa anvisningarna.

Transporten skall ske längs *avtalad väg*. Om inte avtal träffats om transportvägen får transportören välja lämplig väg. Ifall frakten beräknas per kilometer skall han välja den kortaste vägen. Vägen skall också väljas så, att transporten kan utföras utan att godset skadas.

Transportören kan anförtro transporten att helt eller delvis utföras av annan. Detta framgår indirekt av VBL § 9, enligt vilken i fraktsedeln vid behov skall antecknas förbud mot omlastning.

3. Utlämnande av godset

Transportören skall utlämna godset på destinationsorten till den mottagare som anges i fraktsedeln eller till den som är mottagare enligt anvisning som lämnats under transporten.

Lossning av styckegods ankommer i allmänhet på transportören. Tungt gods skall emellertid lossas av mottagaren. Transportören skall upplägga det lossade godset omsorgsfullt. Han får t.ex. inte lämna det så, att det lätt kan stjälas.

Mottagaren skall ta emot godset och undersöka det. Om godset minskat eller skadats skall han *reklamera* om detta. Om det avtalats att



frakten skall betalas i efterskott kommer mottagaren inte att få ut godset innan han betalat.

En mottagare som kräver att godset utlämnas, är skyldig att erlægga det belopp som transportören har rätt att uppbära enligt transportavtalet. Vid internationell transport är hans betalningsskyldighet begränsad till det belopp som framgår av fraktsedeln. Dessutom skall mottagaren erlægga de utlägg som förorsakats av hans anvisningar.

Om mottagaren inte betalar har transportören rätt att hålla inne godset som säkerhet för de fordringar som härrör från ifrågavarande transport. Han kan sälja godset för ägarens räkning om det inte kan förvaras till skälig kostnad.

Eftersom stadgandet i 41 § om preskription gäller talan rörande transport som avses i VBL, preskriberas också fraktfordran enligt sagda stadgande, se *HD 1985 II 173*.

III ANSVARSFRÅGOR

1. Vem ansvarar transportören för?

11. Transportörens principalansvar

Transportören är enligt VBL 10 § ansvarig för de personer åt vilka han anförtrott transportens utförande. Han ansvarar för skador som förorsakats såväl av hans egna anställda som av självständiga medhjälpare. Principalansvaret omfattar skador som förorsakats i *transportuppdraget*.

12. Transportörens ansvar för transport som han inte själv utför

Enligt VBL kan man särskilja två olika ansvarskonstruktioner då det gäller skada under transport som transportören inte själv utför. I det ena fallet a) är det fråga ansvar för s.k. genomgångstransport. I det andra b) om hans ansvar för undertransportör.

a. När det gäller en transport i vilken flera transportörer deltar efter varandra, en s.k. *genomgångstransport*, kan varje transportör bli ansvarig för hela transporten. Det kan t.ex. gälla en transport från Oslo till Rovaniemi. Transportör A utför transporten på den norska sidan, B trans-



porten i Sverige och C transporten i Finland. I och med att B och C mottar godset och det s.k. mottagarexemplaret av fraktsedeln som följer godset, blir de parter i transportavtalet med kunden och ansvariga för hela transporten (VBL § 45-47). Transportkunden kan väcka talan mot den första eller sista transportören, eller den under vars transport skadan skedde. Fastän det skulle vara klarlagt att godset skadades medan det transporterades av B kan den finska mottagaren i Rovaniemi vända sig med sina ersättningskrav mot C som också bor i Rovaniemi, som har egendom här och som talar finska. C kan sedan regressa mot B för att få ersättning för vad han varit tvungen att betala (se närmare om multimodala transporter nedan kap. 13. II.21.).

b. Det är inte heller ovanligt att en transportör ger i uppdrag åt en *undertransportör* att helt eller delvis utföra transporten. Avsikten är att endast transportören, inte undertransportören, skall vara ansvarig mot transportkunden. För att detta arrangemang skall lyckas, skall transportören tillse att undertransportören inte får fraktsedeln i sin hand. Om undertransportören mottar fraktsedeln och godset blir han en genomgångstransportör och ansvaret bestäms enligt punkt a. ✓

2. Ansvar förknippat med utförande av transporten

21. Sakskador

A. Transportörens skadeståndsansvar

Vägtransporternas sakskaderegler sönderfaller på liknande sätt som de sjörättsliga i tre helheter. Den första omfattar transportörens ansvarsperiod, den andra ansvarsgrunden och den tredje de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna.

1. Ansvarsperioden

Transportörens ansvarsperiod för sakskada omfattar tiden sedan godset "mottagits till befordran men innan det utlämnas" (VBL § 27). Med andra ord börjar transportörens ansvar enligt VBL när han avhämtar godset hos avsändaren eller när det avlämnas för transport i hans terminal. Om avsändaren lastar godset börjar transportörens ansvar när lastningen avslutats och om transportören lastar godset börjar det vid lastningens inledande. Ansvaret upphör när mottagaren omhändertar godset.



Ett fall från skadenämnden, *SNVF 16/81/83*, gällde transport av två lastade containers. De stod uppställda på stöd klara för transport. Transportören backade mot stödet så att en container stjälppte och godset skadades. Nämnden ansåg att avsändaren gjort sitt när han ställt godset till transportörens förfogande och att lastningen börjat när transportören rört vid godset.

2. Ansvarsgrunden

Transportören är ansvarig för skador som inträffar under ansvarsperioden. Han kan bli fri från ansvar bara om han kan visa att skadan beror på vissa bestämda orsaker. Ansvaret för skador behöver inte nödvändigtvis grundas på vårdslöshet. Ansvarsgrunden är här något strängare än det normala presumerade culpaansvaret. Man brukar tala om ett *strikt ansvar med force majeure-undantag*.

a. VBL innehåller två grupper av ansvarsfrihetsgrunder. Det är bevisreglerna som skiljer grupperna från varandra. Enligt den första gruppen (VBL § 28) är transportören inte ansvarig för sakskada om *han visar*,

- att den förorsakats av *fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren*. Hit räknas också anvisningar som dessa lämnat, dock inte om anvisningen föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida.

En transport av delar till en hisstrumma får tjäna som illustration, *SNVF 4/47/82*. Transporten skedde från Åbo till Reso. I en viadukt skadades den höga lasten vid beröring med taket i viadukten. Nämnden ansåg efter omröstning att avsändaren som hade skött om lastningen var ansvarig för skadan, då han inte meddelat transportören att lastens höjd överskred det föreskrivna. Se även t.ex. fallet om de bristfälligt förpackade trycksakerna, *SNVF 5/22/81*, under punkt II.12.b.

- att skadan förorsakats av *godsets bristfälliga beskaffenhet*. Transportören måste i så fall visa, att det funnits fel eller brist i godset som gjort det känsligare för skada än normalt.

- att skadan förorsakats av *förhållande som transportören inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga*. Den här gruppen är i praktiken den betydelsefullaste men också den mest svårtolkade. Skadan bör ha förorsakats av en ovanlig och oväntad händelse, vars följder inte



kunnat undvikas med skäliga uppoffringar. Hit räknas bl.a. skador som förorsakats av överraskande naturtilldragelser. I praxis ställs höga krav på aktsamheten.

I *HD 1984 II 91* hade transportören åtagit sig att befordra 19 805 kg djupfryst svinkött från Helsingfors till Italien. I Milano hade chauffören lämnat långtradaren med dörrarna till förarutrymmet låsta men utan bevakning för c. 40 minuter medan han åt en bit mat på en restaurang som låg c. 40-45 meter från bilen. Chauffören kunde inte se långtradaren från sitt fönsterbord då andra lastbilar skymde sikten. Bilen blev stulen och återfanns senare plundrad på sin last.

RR konstaterade bl.a. att chauffören hade försökt parkera bilen på ett bevakat tullområde men inte fått tillstånd till det, att det år 1977 var mycket ovanligt att långtradare var försedda med stöldskyddsanordningar och att lasten inte var exceptionellt värdefull. RR fann att transportören förfarit tillräckligt omsorgsfullt. Skadan hade enligt RR orsakats av förhållanden som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga. HovR följde samma linje.

HD däremot fann att ansvarsgrunden i CMR art 17 punkt 2 innebar en stegrad aktsamhetsskyldighet. Den skärptes ytterligare genom att transportören varit medveten om de faromoment som fanns på det i fråga varande trafikområdet. Transportören borde ha valt en bevakad parkeringsplats eller ordna bevakning, speciellt då bilen saknade stöldskyddsanordningar. Transportören hade inte uppfyllt de stränga krav CMR art. 17 föreskriver.

I ett annat fall, då en släpvagn stälpte och pappersbalar föll mot marken och skadades, ansåg däremot skadenämnden att skadan berott på förhållande som transportören inte kunnat undvika. Orsaken till olyckan var att chauffören instinktivt hade bromsat då en älg plötsligt hoppade ut på vägen. Ur polisförhørsprotokollet kunde man dra slutsatsen att älgen kunnat ses endast ett kort ögonblick före kollisionen. Nämnden konstaterade bl.a. att förekomsten av varningsmärke inte kunde anses betyda att körhastigheten skall vara så låg att chauffören skall kunna stanna det tunga fordonet då en älg plötsligt springer ut på vägen *SNVF 7/72/83*, jämf. *SNVF 5/22/81* om transport av trycksaker ref. ovan II.12.b.



Om transportören åberopar en av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 28 § måste han kunna övertyga domstolen om att skadan verkligen förorsakats av en sådan händelse som anges i paragrafen. *Transportören* har alltså *bevisbördan* för att skadan verkligen beror på omständighet för vilken han inte svarar.

b. Den andra gruppen av ansvarsfrihetsgrunder finns i 29 §. Stadgandet har baserats på tanken att visst gods och vissa transportsätt medför onormalt stora risker. Paragrafen innehåller en lång förteckning över sådana situationer. Risker som nämns är t.ex. att godset skadas genom transport med öppet fordon, att godset genom sin beskaffenhet är särskilt utsatt för fara, att godset är bristfälligt märkt eller att det är fråga om transport av levande djur. I dessa fall är det tillräckligt, att *transportören gör sannolikt* att skadan *kan* ha förorsakats av en sådan risk. Det kan t.ex. gälla risken för svinn vid transport av bulklast med öppet fordon, såsom sädtransport. Med detta transportsätt är nämligen förbundet en fara för att en del av godset blåser bort under transporten. Skadan antas då ha förorsakats av denna risk. Det står emellertid motparten fritt att visa, att skadan faktiskt förorsakats av någon annan omständighet, t.ex. stöld, varvid presumptionen om skadeorsaken kullkastas.

De särskilda risksituationerna som nämns i VBL § 29 är:

- 1) befordran med öppet fordon utan presenning, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
- 2) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat,
- 3) hantering, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av person som handlar för avsändarens eller mottagarens räkning,
- 4) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, såsom genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,
- 5) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset,
- 6) befordran av levande djur.

3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna

Ersättningen för sakskada beräknas enligt det värde godset hade då det mottogs för transport. Genom att värdet på avgångsorten läggs till grund för beräkningen faller handelsvinst utanför ersättningen (jämför sjötrans-



porterna).

Såsom i sjörätten ersätts en skada som beräknats på ovan angivet sätt endast till ett visst belopp. Den *maximala* ersättningen vid inrikestransport är *80 mark för kilogram* av det förlorade godsets bruttovikt. Detta gäller även om transportkunden kan visa, att han lidit en större skada. Vid internationella transporter är motsvarande belopp *8,33 SDR* (c. 49 mk). Beräkningsmetoden baserar sig alltid på godsets vikt. Utöver det sålunda uträknade beloppet ersätts *frakt, tullavgifter och andra utgifter* i samband med transporten.

På liknande sätt som i SjöL föreskriver VBL § 37 att *ansvarsbefrielserna och -begränsningarna gäller också* då skadeståndskravet mot transportören eller någon som han svarar för *inte grundas på transportavtalet*, utan t.ex. på SkL:s allmänna culpaansvar.

Om transportören orsakat skadan genom *uppsåt* eller *grov vårdslöshet* faller rätten till ansvarsbegränsning bort och han blir tvungen att ersätta hela den uppkomna skadan. Det är inte alltid enkelt att dra gränsen mellan grov och vanlig vårdslöshet, det gäller såväl skadestånd i landsvägstransporter som skadestånd i allmänhet. Se närmare det allmänna avsnittet och *HD 1983 II 95* om regnrockarna, *NJA 1986 s. 61* om grävskopan i viadukten och *SNVF 1/202/90* om potatisupptagningsmaskinen.

Vid inrikestransporter finns en möjlighet att *jämka* ett oskäligt betungande skadestånd om det är fråga om icke yrkesmässig transport (VBL § 39). Förutom de allmänna jämningsgrunderna nämner lagen särskilt att hänsyn skall tas till tecknade försäkringar och möjligheterna att teckna försäkring.

B. Avsändarens skadeståndsansvar

Avsändaren kan bli skadeståndsskyldig gentemot transportören då *gods* som avsändaren lämnat till transport *förorsakat transportören* eller annan lastägare skada. Om skadan beror på *bristfällig förpackning* är avsändaren ansvarig förutsatt att bristfälligheten inte var synlig eller inte känd av transportören och transportören inte gjort förbehåll om bristfälligheten. Om *farligt gods* lämnas till transport, utan att faran och försiktighetsåtgärder uppges, är avsändaren skyldig att ersätta transportören den skada som uppkommer.

I lagen om transport av farliga ämnen på väg stadgas om skyldigheten att ersätta skada som drabbar annan än transportören.



Avsändaren är också skyldig att ersätta skada som förorsakas av att de *handlingar* eller *uppgifter* som han lämnat transportören visar sig vara oriktiga eller ofullständiga (§ 16). Skada kan uppkomma t.ex. genom, att fordonet vid gränsen måste invänta handlingar för tullformaliteter.

Avsändarens skadeståndsskyldighet är *oberoende av vållande och beloppsmässigt obegränsad*. Om emellertid enskild person i konsumentställning är avsändare vid inrikestransport, förutsätter hans skadeståndsskyldighet vållande (§§ 14, 15). Vid inrikestransporter kan avsändarens skadeståndsskyldighet mot transportören *jämkas* på liknande sätt som den icke yrkesmässiga transportörens ansvar kan jämkas (§ 39).

22. Dröjsmålsskador

Transportören är också ansvarig för dröjsmål under transporten. Med dröjsmål avses enligt VBL 27 §, att godset inte lämnas ut inom avtalad tid. Om inte viss tid avtalats, skall godset lämnas ut inom den tid en omsorgsfull transportör med hänsyn till omständigheterna behöver för att utföra transporten.

Transportörens *ansvarsgrund* är densamma som när det gäller *sakskador*, ett *strikt ansvar med force majeure-undantag*. Transportören kan åberopa de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 28 § för att undgå ansvar för dröjsmål med godsets utlämnande. Däremot utgör de särskilda risker som är förbundna med transporten inte grund för lättnader i bevishänseende vid dröjsmålsskada.

Vid dröjsmålsskada är ansvarsbeloppen lägre än vid sakskador. Transportören är skyldig att ersätta dröjsmålsskada med *maximalt* ett belopp som motsvarar *frakten* för transporten. Ersättningen för dröjsmålsskador är alltså låg. Men då dröjsmålet varat utöver en viss tid kan kunden i stället för att kräva ersättning för dröjsmål välja att kräva ersättning som om godset gått förlorat. Dröjsmålsskadan *konverteras till sakskada*. Ansvarsmaximum blir då sakskadornas högre belopp. Väljer kunden detta alternativ utgår inte någon ytterligare ersättning för dröjsmålsskada.

Om godset inte kan lämnas ut till mottagaren vid *internationella transporter* inom 30 dagar och vid *inrikestransporter* inom 14 dagar från den avtalade utlämnings-tidpunkten eller, om tid för utlämnandet inte avtalats, inom 60, resp. 28 dagar från det att godset mottogs för transport, kan transportkunden välja mellan att kräva ersättning för dröjsmål eller att betrakta godset såsom förlorat. Valrätten grundar sig på VBL 31 §.



3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktbrevet

I den allmänna delen behandlades fraktbrevets funktioner i handeln. I bilagedelen finns exempel på såväl CMR-fraktsedlar, som fraktsedlar för inrikestransport.

A. Transportörens skadeståndansvar

Enligt VBL har transportören en viss undersökningsplikt. Han skall bl.a. undersöka *antalet kollin*, deras *märken* och *nummer* och godsets *yttre tillstånd*. Om han inte har kunna undersöka uppgifterna eller om han har orsak att misstänka att de uppgifter avsändaren har lämnat är oriktiga skall han i fraktsedeln göra *förbehåll* och ange grunden för förbehållet. Godset *presumeras motsvara* beskrivningen i fraktsedeln. Transportören kan alltså *genom motbevisning bryta* presumptionen men ansvarsfrihet förutsätter att han lyckas visa att han inte varit vårdslös.

Det kan visa sig att uppgifterna i fraktsedeln varit felaktiga och att mottagaren lider skada på grund att han förlitat sig på uppgifterna. VBL innehåller inga stadganden om transportörens ansvar för informationen i fraktsedeln. Ansvarsfrågan måste besvaras enligt allmänna regler. Enligt dessa är transportören ersättningsskyldig om han åsidosatt sin skyldighet att göra *förbehåll* i fraktsedeln och härigenom medverkat till säljarens försök att *vilseleda* köparen. Sannolikt ansvarar transportören också för uppgifter som på grund av hans *vårdslöshet* blivit felaktiga.

B. Avsändarens skadeståndansvar

Avsändaren är skyldig att ersätta transportören den skada som förorsakas av att de uppgifter han lämnar i fraktsedeln är oriktiga (VBL § 11). Ansvaret är obegränsat. Om transportören är skyldig att erlægga skadestånd åt mottagaren kan han i sin tur vända sig mot avsändaren med sina krav.

4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande

A. Transportörens skadeståndansvar

Transportören skall lämna ut godset till den mottagare som anges i fraktsedeln eller till den som enligt anvisning är mottagare. *Fraktsedeln* är inte ett presentations- eller legitimationspapper, och den behöver således *inte företes* när mottagaren kräver att godset skall lämnas ut till honom.



VBL reglerar inte transportörens ansvar för skada p.g.a. att godset på bestämmelseorten lämnats ut till fel mottagare. Av 31 § framgår emellertid, att den rätta mottagaren kan betrakta godset såsom förlorat om det inte kan lämnas ut till honom inom viss tid. Han kan således kräv ersättning enligt reglerna om *sakskada*. Däremot har det varit oklart huruvida mottagaren kan kräva ersättning utöver saksksadeansvaret. Han kan eventuellt åberopa uppsåt eller grov vårdslöshet från transportörens sida. Men om han inte kan visa, att transportören gjort sig skyldig till sådant förfarande, har det tidigare varit osäkert hur stor ersättning han kunnat få. *HD-fallet 1984 II 152* tar numera ställning till denna fråga. Ansvaret är *obegränsat*. Vägtransporterna följer sålunda samma linje som sjörätten (i motsats till lufträtten).

Ett parti byxor skulle transporteras från Keuru till Oslo. För att trygga sitt köpeskillingskrav hade avsändaren S muntligt kommit överens med transportören att dennes agent i Oslo skulle antecknas i fraktbrevet såsom mottagare och att agenten inte fick lämna ut varorna till en av köparen K utsedd mottagare, förrän S givit sitt samtycke. Detta bekräftades därefter i ett brev. Transportören meddelade emellertid alltför sent om detta arrangemang till agenten i Oslo, som redan hunnit lämna ut varan till K. K gick i konkurs. S krävde ersättning av transportören för förlorad köpeskillning och fraktkostnader.

RR argumenterade för att det var fråga om grov vårdslöshet från transportörens sida och dömde ut hela den krävda ersättning. Domen ändrades inte i HovR.

I HD bibehölls det obegränsade ansvaret men motiveringen ändrades på ett väsentligt sätt. HD konstaterade att den beloppsmässiga ansvarsbegränsningen i art. 23 gällde vid förlust eller minskning av gods. Här var det emellertid inte fråga om detta, utan om att transportören inte meddelat sin agent i tid om utlämningsförbudet. Transportören skulle ersätta hela den skada som uppkommit genom avtalsbrottet.

Vid vägtransporter sker utlämnandet av godset ibland mot *efterkrav*. På detta sätt driver säljaren in köpeskillingen i samband med utlämnandet. Ifall transportören lämnar ut godset utan att driva in efterkravet, skall han enligt VBL § 21 ersätta avsändarens skada upp till efterkravets belopp.



IV. KONFLIKTLÖSNING

1. Reklamation och preskription

Om mottagaren finner att godset inte motsvarar fraktsedeluppgifterna eller om det uppstått dröjsmål med godsets utlämnande skall han *reklamera* hos transportören. Här krävs att mottagaren är snabb och målmedveten. Reklamationsbestämmelserna vid inrikes- och vid internationell transport avviker från varandra. Det gäller inte bara de konkreta tiderna utan också verkan av underlåten reklamation. (Frågorna behandlades även ovan i den allmänna delen kap. 5.)

Vid *inrikestransport* skall reklamation vid synlig *skada* ske genast, i annat fall skriftligen inom *7 dagar*. Vid *dröjsmål* räknas *21-dagars* tiden från godsets utlämnande till mottagaren. Vid inrikestransporter skall man särskilt observera att *underlåten reklamation* leder till *förlust av talerätten*. Endast ifall transportören gjort sig skyldig till uppsåt eller grov vårdslöshet bibehålls talerätten. Om mottagaren är konsument stadgas en viss uppmjukning av de strikta tiderna. Reklamationen skall ske inom skälig tid.

Vid *internationell transport* skall reklamation i anledning av synlig skada ske när godset *lämnas ut* till mottagaren. Om skadan inte upptäcktes eller borde ha upptäckts då godset lämnades ut, skall reklamation göras skriftligen inom *7 dagar* från det att godset lämnades ut. *Underlåtenhet att reklamera leder emellertid endast till att godset anses ha varit i det tillstånd fraktsedeln anger* när det lämnades ut till mottagaren. Mottagaren kan dock föra motbevisning om att det förhöll sig annorlunda. Om mottagaren och transportören gemensamt undersökt godset i samband med utlämnandet, får motbevisning inte föras mot det som fastställts vid undersökningen. Reklamation på grund av *dröjsmål* skall ske inom *21 dagar* från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande. *Om denna frist försummas går talerätten förlorad.*

Också *preskriptionstiden* är kort. Talan skall väckas inom *ett år* från den dag, då godset lämnades eller borde ha lämnats ut till mottagaren (VBL § 41).

Om ersättning krävs för annan skada än sak- eller dröjsmålsskada, räknas tiden från det att tre månader förflutit från transportavtalets ingående. Vid internationell transport löper preskriptionstiden inte medan transportören prövar ett ersättningskrav som riktats till honom. Preskriptionstiden är emellertid tre år om talan grundas på *uppsåt eller grov vårdslöshet*. Efter skadefallet kan parterna avtala om förlängning av preskriptionstiden, se *HD 1990:12*.



2. Domstol

Frågan om *behörig domstol* har i transportlagstiftningen både internationella och nationella aspekter. VBL innehåller stadganden såväl om i *vilken stat* talan på grund av internationell transport kan väckas, som om *vilka finska domstolar* som är behöriga att handlägga tvist på grund av sådan transport som avses i lagen.

Talan på grund av *internationell transport* kan väckas i stat, där svaranden har sitt hemvist eller det kontor, som ingått eller förmedlat transportavtalet. Talan kan även väckas i stat, där avgångs- eller bestämmelseorten är belägen.

I *Finland* kan talan som grundar sig på VBL enligt 42.2 § anhängiggöras vid domstol som är behörig enligt RB. Dessutom kan talan anhängiggöras vid domstol på avgångs- eller bestämmelseorten.

Om *flera transportörer* deltar i transporten kan talan anhängiggöras mot den transportör, som utfört den första eller den sista transportsträckan, eller mot den transportör, under vars transport den händelse som förorsakade skadan inträffade.

Inom vägtransporträtten har vi en mycket intressant specialnämnd, *skadenämnden för vägtransportförsäkring* (SNVF), vars rekommendationer flera gånger refererats i den föregående framställningen. På liknande sätt som konsumentklagonämnden är SNVF:s rekommendationer är inte bindande, men genom sin expertis har den spelat en betydelsefull roll vid uppdragandet av tolkningslinjer kring VBL. Nämndens praxis erbjuder ett mångsidigt forskningsmaterial.

Per Ekelund, Transportaftaler, Danmark 1991 (ISBN 87-574-6060-4).

D.J. Hill – A.D. Messent, CMR, Contracts for the international carriage of goods by road. London 1984 (ISBN 0-907432-55-7).

Kjeld Regnarsen, Lov om fragtaftaler ved international vejtransport, København 1985 (ISBN 87-574-3170-1).

Bengt Waldersten, Köp och försäljning av transporter på väg, Göteborg 1990 (ISBN 91-1-907411-5).



Kapitel 11. Järnvägstransporter

I. INLEDNING

1. Utvecklingsdrag

Lagstiftningen om järnvägstransporter har utvecklats närmast såsom en del av förvaltningsrätten. Transporterna har huvudsakligen utförts av statsjärnvägarna. Hos oss fastställde senaten år 1862 den första taxan för järnvägstransporter vid den tid då den första järnvägen i Finland öppnades. Gällande nationella stadganden om bl.a. järnvägens ansvar ingår i förordningen om befordran på järnväg och i den gamla *JAnsvL* från år 1898, som fortfarande är i kraft.

Transporter med privata järnvägar reglerades år 1889 genom F ang. enskilda järnvägar för allmän samfärdsel. Förordningen är numera av så liten betydelse att det inte är skäl att behandla den här.

De *internationella järnvägstransporterna* fick under senare hälften av 1800-talet en stor betydelse i Centraleuropa. Olikheterna mellan normerna i olika länder för den växande transportgrenen blev snart ett problem. Genom den *internationella konventionen angående godsbefordring å järnväg av år 1890* strävade man till att förenhetliga normerna. Konventionen har senare ändrats flera gånger. Finland biträdde konventionen i den form den fick år 1924. Nya ändringar i den s.k. *COTIF-konventionen*, inkluderande bestämmelser om godstransport med järnväg CIM och om passagerartransport CIV, trädde i kraft 1.1.1992. Konventionen revideras vart femte år.

2. Regleringens tillämpningsområde

21. COTIF

COTIF-konventionens bestämmelser om godstransport tillämpas på transport för vilken CIM-fraktsedel utfärdats. Transportavtalet skall beröra åtminstone två konventionsstaters områden och omfattar *uteslutande linjer* som upptagits i en *särskild förteckning* över CIM-linjer.



Förteckningen upprätthålls av Centralbyrån för internationella järnvägstransporter i Bern. Den transport som fraktsedeln avser skall således vara "internationell" i denna särskilda betydelse.

I förteckningen har de flesta europeiska järnvägslinjer antecknats. Dessutom kan i förteckningen upptas regelbundet trafikerade bil- eller sjöfartslinjer, på vilka transporter utförs i anslutning till järnvägstransporter. I förteckningen har antecknats vissa sjövägslinjer, bl.a. Helsingfors-Stockholm, Åbo-Stockholm, Helsingfors-Lübeck och Hangö-Travemünde.

En internationell järnvägstransport kan också ske så, att transportkunden ingår separata avtal med var och en av de järnvägar som deltar i transporten. Ett sådant arrangemang faller utanför CIM.

22. Samtrafikavtalet

De flesta europeiska stater har biträtt COTIF-konventionen. Eftersom Sovjetunionen och numera Ryssland inte är konventionsstat har Finland och Sovjetunionen ingått ett bilateralt avtal om samtrafik mellan järnvägarna. Det första av dessa avtal ingicks år 1924. Gällande bestämmelser ingår i *tariffen för resande, resgods, expressgods och gods vid samtrafiken mellan finska och Rådsförbundets järnvägar* av år 1947. Tariffen har revideras ett flertal gånger, den senaste versionen är från år 1991.

Samtrafiktariffen tillämpas på transport med en "samtrafik"-fraktsedel. De avtalade avgångs- och bestämmelsestationerna skall vara belägna i olika fördragsslutande stater.

23. JBF

Förordningen om befordran på järnväg (JBF) utgör vår allmänna författning om järnvägstransporter. Den tillämpas om transporten inte är underkastad specialregler. Eftersom särskilda bestämmelser gäller för transporter till Ryssland och till det övriga Europa, tillämpas JBF i praktiken på inrikestransporter. Den kan också hos oss fylla eventuella luckor i de internationella bestämmelserna.



II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN

1. Den inledande fasen före transporten

a. Ingående av transportavtalet

Ingående av ett järnvägstransportavtal avviker i teorin något från den övriga transporträtten, genom att avtalet är ett realavtal och järnvägen anses ha transportplikt. *Realavtal* innebär att transportavtalets tillkomst förutom *viljeförklaringar*, förutsätter att viss *åtgärd* vidtas. Enligt JBF 30 § har transportavtal vid järnvägstransport ingåtts då järnvägen mottar godset till transport. Enligt CIM och samtrafiktariffen förutsätter ingående av avtalet dessutom att också fraktsedel för godset lämnas till järnvägen.

Ett annat särdrag är att järnvägen har *transportplikt*. Detta framgår av JBF 6 §. Transportplikten är dock i flera avseenden modifierad, t.ex. då det inte finns transportutrymme.

På liknande sätt som i den övriga transporträtten skall för transporten upprättas en *fraktsedel*. Uppgifterna i fraktsedeln är långt de samma som för sjö- och landsvägstransporternas del. Fraktsedeln skall bl.a. innehålla uppgift om avsändaren, mottagaren samt försändelsens mängd och innehåll. Fraktsedeln får i allmänhet inte innehålla andra än uttryckligen föreskrivna uppgifter. Fraktsedelns innehåll vid inrikestransporter har fastställts i JBF 32 § och i kompletterande leveransvillkor som fastställts av järnvägsstyrelsen. För internationella transporter finns motsvarande bestämmelser i CIM art. 13 och samtrafiktariffen art. 8.

Fraktsedeln upprättas i flera exemplar. Viktigast av dem är *fraktsedel-dubblotten*, vars innehavare kan förfoga över godset under transporten. Järnvägen stämplar fraktsedelexemplaren och erkänner därmed att godset mottagits för transport.

Villkoren i transportavtalet bestäms genom lagstiftningen. JBF är enligt 2 § tvingande rätt till förmån för transportkunden. De kompletterande leveransvillkoren innehåller detaljerade transportvillkor. Avvikelse från bestämmelserna i CIM och samtrafiktariffen kan överhuvudtaget inte göras. Detta beror bl.a. på att transportavtalet också binder sådana järnvägar som inte deltagit i avtalsslutet med transportkunden.



b. Godsets avlämnande för transport

De järnvägsrättsliga bestämmelserna om de praktiska procedurerna kring godsets avlämnande är på flera punkter liknande som för sjö- och landsvägstransporterna. *Avsändaren* skall sköta om att godset är rätt *förpackat*. Han skall lasta vagnslastgods och sådant styckegods som är svårt att lasta, t.ex. tungt gods eller gods som kan skada eller skadas av annat gods. Om avsändaren inte lastar vagnslastgods inom fastställd tid, uppbärs vagnshyra för den överskridande tiden.

Avsändaren skall lämna järnvägen en fraktsedel som är uppgjord enligt ett formulär som järnvägen godkänt samt övriga handlingar som behövs. Om han avlämnar *farligt gods* för transport, skall han enligt JBF 31 § förete utredning om godsets farlighet och iaktta trafikministeriets särskilda bestämmelser. För internationella transporter av farliga ämnen finns de särskilda RID-direktiven. Se även trafikministeriets beslut om transport av farliga ämnen, FFS 394/92.

Järnvägen är skyldig att *undersöka godset* och anteckna i fraktsedeln om godset eller förpackningen förete yttre tecken på skada (JBF § 35). Dessutom har järnvägen rätt - men således inte skyldighet - att undersöka godset för att utreda om det överensstämmer med avsändarens uppgifter. Syftet med denna undersökningen är att kontrollera att frakten fastställts riktigt. När godset undersökts skall fraktsedeln stämplas.

Om inte annat visas utgör fraktsedeln *bevis* över transportavtalets innehåll (JBF § 34). Det innebär att fraktsedelns uppgifter om godsets mängd och synliga tillstånd har beviskraft om de inte visas vara oriktiga.

c. Betalning av frakt

Järnvägen kan enligt JBF 38 § bestämma, att frakten skall erläggas på avgångsorten. I andra fall kan man avtala, att mottagaren skall betala frakten och övriga transportkostnader. I dessa fall skall i fraktsedeln antecknas, att mottagaren ansvarar för dessa kostnader.

Järnvägen beräknar frakten med ledning av de uppgifter avsändaren lämnar om godset. Om uppgifterna om t.ex. godsets art eller mängd är felaktiga och en högre frakt än den beräknade eller debiterade frakten borde ha utgått, kan skillnaden drivas in.



2. Transporten

Även inom järnvägsrätten har transportören *en allmän skyldighet att tillvarata lastägarens* intressen under olika skeden av transporten. Skyldigheten innebär att man med SjöL:s gamla formulering kunde tala om en generell förpliktelse att utföra transporten “med tillbörlig omsorg och skyndsamhet”. I JBF kommer förpliktelsen till uttryck t.ex. när järnvägen häver transportavtalet p.g.a. att avsändaren lämnat gods för transport under vilseledande beteckning, farligt gods utan att förete utredning om dess farlighet eller helt enkelt angivit för låg vikt. Trots hävningen skall järnvägen ta hand om godset och skydda det (JBF § 37). Om transporten förhindras skall järnvägen tillvarata avsändarens intressen för att få godset transporterat till bestämmelseorten (JBF § 50).

Om en internationell transport kan utföras längs flera olika vägar, kan avsändaren enligt CIM 14 (1) art. föreskriva transportvägen. Järnvägen får *avvika* från den föreskrivna *färdvägen* om avvikelsen är nödvändig på grund av myndigheternas åtgärder eller den inte föranleder avsändaren tilläggskostnader.

Under transporten kan den som innehar *fraktsedeldubblotten ändra* transportavtalet genom att förordna att godset t.ex. skall återsändas till avsändningsplatsen eller utlämnas till annan än den mottagare som angetts i fraktsedeln. Järnvägen kan kräva ersättning av den som utövar förfoganderätten för de kostnader som föranleds av att anvisningarna efterkoms. Om förordnandet t.ex. leder till störningar i järnvägstrafiken, är järnvägen inte skyldig att efterkomma det men bör genast underrätta avsändaren om detta (JBF § 48).

3. Utlämnande av godset

Godset skall lämnas ut inom den avtalade transporttiden. Transporttiden har angivits i detalj i den järnvägsrättsliga regleringen.

Vid inrikestransport skall godset avlämnas inom en leveransfrist som består av en expedieringsfrist om 24 timmar för fraktgods och 12 timmar för ilgods, samt en befordringsfrist som är 24 timmar för varje påbörjad sträcka om 300 km vid fraktgods och 400 km vid ilgods. Se även motsvarande bestämmelser i CIM art. 24.

På bestämmelseorten skall godset utlämnas till mottagaren. Han skall vara snabb med att ta emot godset och reklamera om eventuell skada.



Har mottagaren inte avhämtat godset inom en månad, kan *järnvägen sälja* det.

Järnvägen har bl.a. rätt att omedelbart sälja eller förstöra gods, om det är fråga om farliga ämnen, om godset lätt förskäms, om det finns annan skälig anledning eller om kostnaderna för vården av godset inte står i rimligt förhållande till dess värde. Intäkterna från försäljningen, från vilket järnvägen avdragit olika kostnader, skall upprevaras för mottagarens räkning under 1 år. Efter det tillfaller medlen järnvägen (JBF § 55).

III. ANSVARSFRÅGOR

1. Vem svarar transportören för?

Järnvägens ansvar är uppbyggt enligt liknande principer som vägtransportörens. (Fastän detta påstående i och för sig är riktigt, är det givetvis mer korrekt att säga att det är vägtransportörens ansvar som följer järnvägsrättens betydligt äldre ansvarsuppbyggnad). Järnvägen ansvarar för skada som dess egen personal eller andra personer som den anlitat för att utföra transporten förorsakat i sina uppdrag (JBF § 8 och CIM art. 50). Järnvägen har ett *principalansvar*. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i samtrafiktarriffen. Med stöd av 43 art. kommer dock JBF:s principalansvar även in i samtrafiken.

Vid internationell transport innebär principalansvaret att järnvägen är ansvarig mot transportkunden även för sådan skada som förorsakats av personalen vid annan järnväg. Ansvaret gäller inte endast sakskada utan alla fall av ansvar, t.ex. för felaktiga uppgifter som personalen lämnat i samband med ifyllande av fraktsedel.

2. Ansvar förknippat med utförande av transporten

21. Sakskador

A. Järnvägens skadeståndsansvar

Reglerna om järnvägens skadeståndsansvar påminner mycket om motsvarande stadganden i VBL. Detta gäller både ansvarsperiodens omfattning och i synnerhet ansvarsgrundens uppbyggnad.



1. Ansvarsperioden

Ansvarsperioden omfattar *tiden* från det att godset mottas för transport till dess det utlämnas. Om flera järnvägar deltar i transporten ansvarar var och en av dem för skador under hela transporten.

2. Ansvarsgrunden

Järnvägens ansvarsgrund är ett strikt ansvar med vissa force majeure-undantag. Ansvarsfrihetsgrunderna är indelade i två grupper. Det är *bevisreglerna* som är olika i de två grupperna.

a. Till den första gruppen (JBF 58 §, CIM 36 (2) art.) hör:

1. skada förorsakad av *den till godset berättigades fel* eller försummelse,
2. av honom given *föreskrift* som inte föranletts av järnvägens fel eller försummelse,
3. felaktighet i *godset*,
4. *förpackningens* bristfällighet
5. förhållande som järnvägen *inte kunnat undvika* och vars *följder* den *inte kunnat förebygga*.

Det är den sista befrielsegrunden som är den viktigaste. Som exempel på skador av den här typen brukar anges vissa naturhändelser såsom häftiga stormar som vräker träd över spåren, jordskred o.s.v. Också tredje mans förfarande kan i vissa situationer räknas till den här gruppen, t.ex. då en bil kört genom bommarna i en korsning och kolliderat med tåget eller då åverkan gjorts på rälsen. Men för att järnvägen skall gå fri från ansvar skall händelsen inte rimligen ha kunnat förutses eller avvärjas. För ansvarsfrihet skall *järnvägen* dessutom *visa* att skadan verkligen beror på någon av de ovan angivna befrielsegrunderna och inte på någon annan orsak. Liknande problematik har behandlats i samband med landsvägstransporternas ansvar (ovan kap. 10. III. 21.2).

b. Den andra gruppen befrielsegrunder omfattar skador som förorsakats av vissa *särskilda risker* som är förbundna med transporten. För befrielsegrunderna i den här gruppen föreligger en presumtion att skadan faktiskt beror på den angivna risken, "såframt inte annat visas eller göres sannolikt" (JBF § 59 , CIM art. 37(3)). Presumtionen kan med andra ord upphävas genom motbevisning från den skadelidandes sida.



Den andra gruppens befrielsegrunder omfattar skada p.g.a. följande omständigheter:

- 1) befordran som enligt gällande bestämmelser eller med stöd av överenskommande med avsändaren har skett i öppen vagn,
- 2) bristfällig packning eller emballering av gods som är utsatt för skada eller minskning,
- 3) avsändarens lastnings, eller mottagarens lossningsåtgärder,
- 4) av avsändaren utförd felaktig lastning,
- 5) godsets egenskap att vara särskilt utsatt för skada till följd av att det brister, rostar, fördärvas av sig självt, torkar, minskar eller annat dylikt,
- 6) gods, som är underkastat befordringsförbud eller som skall befordras under särskilda villkor har inlämnats till befordran under oriktig, obestämd eller ofullständig beteckning,
- 7) avsändarens försummelse att vidtaga föreskrivna försiktighetsåtgärder vid avsändande av gods som mottages till befordran endast på särskilda villkor,
- 8) befordran av levande djur,
- 9) befordran av sådan försändelse, som enligt gällande bestämmelser eller med avsändarens träffad överenskommelse skall åtföljas av en av avsändaren tillsatt ledsagare, med uppgift att avvärja ifrågavarande fara.

3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna

Vid skadeståndets beräkning är utgångspunkten det gängse pris godset hade på *avgångsorten* när det mottogs för transport (JBF § 63, CIM art. 40 (1)). Handelsvinst inkluderas alltså inte. Vid *inrikestransporter* är den maximala ersättningen *200 mk*/per kg för vad som brister av den totala vikten (JBF § 63). Vid *internationella* transporter är motsvarande belopp 17 SDR, d.v.s. *c. 100 mk*. Till dessa belopp läggs *frakt* och *tullavgifter* samt *andra kostnader*.

Vid första anblicken är ersättningsberäkningen för skadat gods för inrikestransporternas del komplicerat formulerad. Ersättningen beräknas så att från det oskadade godsets värde på *avgångsorten* avdras det skadade godsets konstaterade värde samt transportkostnader. I praktiken ersätts i *allmänhet värdenedgång och/eller reparationskostnader*. (Enligt CIM art. 42 beräknas ersättningen för skadat gods utgående från skadeprocenter.) Ersättningen får inte överstiga det belopp som skulle utgå vid totalförlust av godset (JBF § 64, CIM art. 42).

Har järnvägen förorsakat sakskada genom *uppsåt* eller *grov vårdslöshet* bortfaller järnvägens rätt att begränsa sitt ansvar (JBF § 66).



B. Avsändarens skadeståndsansvar

Avsändaren är ansvarig för skada som godset förorsakar på grund av sin farliga beskaffenhet eller bristfälliga förpackning. Vidare är han ansvarig för skada som förorsakas av att han utfört lastningen felaktigt (JBF § 71). Här är det fråga om ett ansvar som är *oberoende av vårdslöshet*. Ansvar föreligger emellertid inte om järnvägen upptäckt faran eller borde ha upptäckt den men inte vidtagit skäliga åtgärder för att förebygga skada. Avsändaren skall ersätta *skadan i dess helhet* utan beloppsmässiga begränsningar.

22. Dröjsmålsskador

Järnvägen ansvarar också för dröjsmål med godsets utlämnande (JBF § 57 och CIM art. 43). För att undgå dröjsmålsansvar skall järnvägen visa, att dröjsmålet berott på fel eller försummelse av avsändaren, föreskrift från den till godset berättigade, felaktighet i godset eller förhållande som järnvägen inte kunnat undvika och vars följder den inte kunnat förebygga. Den andra gruppen befrielsegrunder i § 59 är inte relevant vid dröjsmål.

Skada på grund av dröjsmål med godsets utlämnande ersätts med högst *fraktens dubbla belopp* (JBF § 65). Ersättningen får inte överstiga den ersättning som utgår vid förlust av godset. Enligt CIM art. 43 erläggs en ersättning för dröjsmålsskada som får uppgå till högst *4 gånger fraktens belopp* (trädde i kraft 1.1.1992).

Även i järnvägsrätten finns en *konverteringsregel*. När dröjsmålet varat *1 månad* utöver den avtalade transporttiden, kan mottagaren kräva ersättning som om godset *försvunnit* (i CIM art. 39 är tiden 30 dagar efter leveransfristens utgång). Transportkunden kan välja mellan att grunda sitt ersättningskrav på dröjsmål eller förlust av godset. Dröjsmålsersättning betalas inte utöver ersättning för förlust av godset.

Om järnvägen har gjort sig skyldig till *uppsåt eller grov vårdslöshet* ersätter järnvägen enligt JBF § 66 endast det dubbla dröjsmålsersättningsbeloppet, alltså den fyrdubbla frakten. När dröjsmålet varat längre än 1 månad följs sakskadereglerna.

Denna bestämmelse kan dock ses som stridande mot den hos oss allmänt omfattade principen att den som gjort sig skyldig till uppsåt inte till sin fördel kan åberopa ansvarsbegränsningar.



3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktsedeln

A. Järnvägens ansvar

Fraktsedelns funktioner har behandlats i den allmänna delen. Järnvägsfraktsedeln har många likheter med landsvägsfraktsedeln. Den skall innehålla vissa uppgifter om transporten och godset. I SJ:s leveransvillkor för olika typer av gods och i de därtill anslutna anvisningarna finns detaljerade bestämmelser om hur fraktsedeln skall ifyllas (se även CIM art. 12 och 13).

Det är visserligen avsändaren som skall fylla i fraktsedeln men järnvägen bär ett visst ansvar för vissa uppgifter, såsom godsets *vikt*, *stycketal* och *yttre skick*. Beträffande dessa uppgifter föreligger en *presumption* att godset motsvarar fraktsedeluppgifterna. Om vikt eller stycketal inte motsvarar uppgifterna kan mottagaren i allmänhet kräva ersättning enligt reglerna om sakskada. Järnvägen kan emellertid förete utredning om att godset, trots uppgiften i fraktsedeln, t.ex. väjde mindre redan när det mottogs för transport. Om järnvägen bekräftat undersökta uppgifter torde mottagaren kunna få ersättning p.g.a järnvägens vårdslöshet. Järnvägen skall också undersöka godsets yttre tillstånd och vid behov göra *anmärkningar* i fraktsedeln. Om anteckning saknas presumeras att godset varit i gott yttre skick (JBF § 35). Om uppgiften gäller någon annan omständighet än godsets mängd eller tillstånd, kan ersättning inte krävas av järnvägen. En annan sak är att avsändaren kan bli ersättnings-skyldig för de felaktiga uppgifterna.

JBF och CIM innehåller inte närmare regler om järnvägens ansvar för oriktiga uppgifter. Ansvaret torde sålunda bygga på *presumerad culpa* och vara beloppsmässigt *obegränsat*.

B. Avsändarens ansvar

Avsändaren ansvarar oberoende av vållande för fel uppgift eller utredning som han lämnat i fraktsedeln. Ansvaret är givetvis obegränsat.

Enligt JBF § 72 och CIM art. 18 ansvarar han t.o.m. för skada som uppkommer "om han infört dem på annan än därför avsedd plats". Allmänna regler om skadelidandes medvållande, förutsatt att skadelidande är järnvägen, torde dock leda till jämkning av ansvar.

Om avsändaren inlämnat gods till transport under oriktig eller vilseledande beteckning eller inte lämnat uppgift om godsets farlighet, kan järnvägen *håva* avtalet, om inte avsändaren rättar felet. Järnvägen har emellertid rätt till frakt



och ersättning för sina kostnader fram till den plats, där transporten avbrutits. Om godset måste läggas upp, har järnvägen också rätt till ersättning för därav föranledda kostnader.

4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande

A. Järnvägens ansvar

Järnvägen skall lämna ut godset till den mottagare som anges i fraktsedeln. Om godset *utlämnats till fel mottagare*, kan den rätta mottagaren kräva ersättning enligt reglerna om sakskada. I den här typen av situationer kan det givetvis finnas möjligheter för mottagaren att åberopa grov vårdslöshet på järnvägens sida.

Ifall järnvägen underlåtit att uppbära *efterkrav* när godset utlämnades till mottagaren, är järnvägen oberoende av vållande skyldig att ersätta avsändaren den skada som härigenom förorsakas honom. Ersättnings-skyldigheten är begränsad till godsets fulla värde (JBF § 69).

B. Mottagarens ansvar

Avsändaren kan ha erlagt frakt- och andra kostnader före transportens början. Parterna kan också ha kommit överens om att *mottagaren* svarar för dessa. För att få ut godset skall han *betala* dem. Om mottagaren inte tar emot fraktsedeln och godset, blir avsändaren skyldig att betala ifrågavarande belopp.

Järnvägens rätt att hålla godset inne till dess fordringarna betalas bestäms också vid internationella transporter enligt JBF. CIM innehåller inga bestämmelser om detta. Enligt art. 54 skall frågan bedömas enligt nationell rätt. Samtrafiktariffen innehåller likaså en hänvisning till den statsinterna rätten.

Enligt JBF § 56 har järnvägen för samtliga fordringar, som härrör av transportavtal och belastar godset, *samma rätt till godset* som den som innehar *lös egendom såsom pant*. Trots stadgandets ordalydelse förefaller det som om panträtt endast tillkommer de fordringar, som hänför sig till transporten av ifrågavarande gods. Panträtten i det transporterade godset kan inte utövas till säkerhet för järnvägens övriga fordringar på transportkunden.



IV. KONFLIKTLÖSNING

1. Reklamation och preskription

Om godset är skadat eller transporten fördröjd skall transportkunden göra *reklamation* hos järnvägen. Om skadan är synlig skall reklamationen ske när transportkunden tar emot godset. Försummas reklamationen går *talerätten förlorad*, om inte järnvägen visas ha förorsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Vid inrikestransport går talerätten inte heller förlorad om järnvägen redan konstaterat skadan.

Reklamation på grund av annan än synlig skada skall vid *inrikestransport* göras inom 10 dagar och enligt *CIM* inom 7 dagar från godsets mottagande. Också i detta fall leder försummad reklamation till förlust av talerätten.

Vid *dröjsmålsskada* skall reklamation vid inrikestransport ske inom 1 månad och vid internationell transport inom 60 dagar från det att mottagaren tagit emot godset (*CIM* art. 57).

Även preskriptionstiderna är korta. Talan skall i regel anhängiggöras inom 1 år från det godset utlämnats till mottagaren. Utgångspunkten för beräkningen av tiden varierar enligt grunden för kravet. Om kravet t.ex. baseras på att skadan orsakats uppsåtligen – vid inrikestransport också grov vårdslöshet – är tiden vid internationell transport 2 år och vid inrikestransport 3 år.

2. Domstol

Krav som grundas på *internationell transport* skall göras skriftligen hos *avsändningsortens* järnväg, *destinationsortens* järnväg eller den *järnväg*, på vars transportsträcka den händelse inträffat, som utgör grund för kravet. Kravet skall åtföljas av fraktsedeldubblen (*CIM* art. 53).

Enligt JBF behandlas ersättningskrav av allmän *domstol* om inte avtal träffats med transportkunden om *skiljeförfarande*.

Talan på grund av internationell transport kan endast väckas vid domstol i den svarande järnvägens hemstat. Svarande kan, enligt kundens val, vara någon av de 3 ovan nämnda järnvägarna. Den interna lagstiftningen i denna stat avgör vilken domstol som är behörig. I Finland avgörs den behöriga domstolen enligt RB 10 kap.

Det är knappt om modern järnvägsrättslig litteratur. Nämnas kan dock:

Knud Rebsdorf, Banetransport, Dansk Speditføring 1985 (135 s.).

Kurt Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Kommentar, Wien 1986.



Kapitel 12. Lufttransporter

I. INLEDNING

1. Utvecklingsdrag

Vår lagstiftning om lufttransporter bygger på internationella konventioner. Den första av dessa konventioner slöts redan år 1929 då flygtrafiken ännu var en mycket ung transportgren. Denna lufträttsliga "moderkonvention" är känd under namnet Warszawakonventionen. Den innehåller bestämmelser om transport av *passagerare* och deras *resgods* samt om transport av *gods*. Den genomfördes i Finland genom lagen om befordran med luftfartyg (FFS 289/37).

Allmänna stadganden om luftfart ingår huvudsakligen i luftfartslagen (FFS 595/64). Lagen innehåller stadganden om luftfartyg, besättning, flygplatser, luftfart i förvärvssyfte, ansvar för skada till följd av luftfart och om flygolyckor.

Men Warszawakonventionen, såsom andra internationella konventioner, tärdes av tidens tand. De två första ändringspaketen (Haagprotokollet 1955 och Guadalarajakonventionen 1961) genomfördes hos oss genom *lagen om luftbefordringsavtal* (FFS 47/77, *LBL*).

Också dessa ändringspaket har på många punkter blivit föråldrade. De nyaste ändringarna, i dag också de redan gamla (Guatemala- och Montrealprotokollen 3-4 år 1961 och 1975), har lett till ny lagstiftning hos oss, *lufttransportlagen* (FFS 387/86, *LTL*). Det innebär att vi samtidigt har ikraft två lagar som täcker samma situationer. Frågan om *tillämplig lag* blir följaktligen ett viktigt spörsmål. Innan vi tittar närmare på tillämpningsområdena är det skäl att påpeka att bakom båda lagarna står den gamla Warszawakonventionens baskonstruktion. Det betyder att lagarnas grundstruktur är den samma, även om det speciellt i ansvarsfrågorna finns väsentliga skillnader.

2. Regleringens tillämpningsområde

Den nya lagen, LTL, tillämpas på *inrikestransporter* och på transporter mellan Finland och stater som har anslutit sig till *Montrealprotokollen* 3-



4 och ytterligare transporter mellan Finland och stater som *inte anslutit sig till någon lufträttslig transportkonvention*.

För de internationella transporternas del är situationen i dag något komplicerad p.g.a. de många revideringarna av Warszawakonventionen och det faktum att olika stater hör till olika konventionspaket. I vissa, dock i dag få stater, är den ursprungliga Warszawakonventionen fortfarande ikraft, vissa andra stater har ratificerat den nyaste konventionen och det största flertalet har ratificerat de något äldre varianterna (Haag/Guadalajara) som motsvaras av vår gamla LBL.

Genom att LTL representerar den nyaste konventionsversionen och tillämpas hos oss på inrikestransporter är denna lag utgångspunkten för följande framställning. I dag har konventionen dock ännu inte internationellt trätt i kraft. För ikraftträdande krävs ratifikation av 30 stater. Enligt uppgifter 1.4.1992 har 21 stater ratificerat protokollet. Vid genomgången av de centrala ansvarsbestämmelserna redogörs för LBL:s lösningar i petittext.

Den äldre lagen, LBL, tillämpas mellan Finland och stater som anslutit sig till de äldre konventionerna (Haag/Guadalajara).

Den äldre LBL tillämpas enligt 2.2 § på internationell transport om inte annat följer av internationell överenskommelse som binder Finland.

“Internationell överenskommelse som binder Finland” innebär för tillfället i detta sammanhang en hänvisning till Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse. Eftersom Finland inte sagt upp konventionen, skall bestämmelserna i den tillämpas i förhållande till stat som biträtt konventionen utan att senare göra ändringar i och tillägg till den. Numera finns relativt få sådana stater.

LTL (och LBL) tillämpas såväl vid transport av passagerare och resgods (se närmare nedan kap. 14) som vid transport av gods. Tillämpning av LTL (och LBL) förutsätter att transporten sker mot ersättning eller att den utförs av lufttrafikföretag. Lagen tillämpas inte på transport av postförsändelse.

Eftersom Warszawakonventionen med senare ändringar skall tillämpas på transport mellan två konventionsstater, kan lagen i icke-konventionsstat inte åsidosätta tillämpningen av den konventionsenliga lagen i konventionsstat. Vid val mellan konventionsstaters lagstiftning finns inget hinder för att man tillämpar lagen i den stat, till vilken transporten har den *starkaste anknytningen*. Av 37 § framgår, att parterna efter att skadan inträffat kan avtala om tillämpning av lagen i annan konventionsstat. Också avtal om skiljeförfarande är möjligt vid godstransporter.



II. GENOMFÖRANDE AV TRANSPORTEN

1. Den inledande fasen före transporten

11. Ingående av transportavtalet

Även vid lufttransporter skall enligt huvudregeln upprättas en *fraktsedel*. LTL har emellertid möjliggjort att de pappersbundna fraktbrevsrutinerna kan ersättas av ADB-behandling av fraktbrevsinformationen, under förutsättning att parterna det önskar. I framtiden torde ADB-överföringen av transportuppgifterna bli allt vanligare.

För flygtrafiken har det främsta konkurrensmedlet genom tiderna varit just snabbheten. Behovet av snabba rutiner i lufrätten är uppenbart. Men man har räknat att övergång till ADB också i väsentlig grad kommer att spara kostnader. IATA (International Air Transport Association) har räknat ut att c. 50 % av fraktkostnaderna och c. 80 % av transporttiden beror på handläggning av fraktbreven (RP 6/86 5).

Den lufrättsliga fraktsedeln har liknande *funktioner* som transporträttens klassiska fraktsedel. Den utgör bevis över att avtalet ingåtts, över transportvillkoren och över att godset tagits emot för transport.

Även *rutinerna* kring upprättandet av fraktsedeln följer bekanta mönster. Avsändaren skall "upprätta" fraktsedeln, vanligtvis i 3 original exemplar. De sker på transportörens tryckta fraktsedelblanketter. För förfoganderätten under transporten innehar *avsändarexemplaret* en speciell roll. Den motsvarar järnvägstransporternas fraktsedeldubblett. Fraktsedeln skall bl.a. innehålla uppgifter om avgångs- och bestämmelseort.

Transportören skall ta emot godset och *undersöka* dess *mängd* och *tillstånd*. Om godset avviker från uppgifterna i fraktsedeln, skall transportören anteckna *förbehåll* i fraktsedeln. I annat fall presumeras godsets *vikt*, *yttre mått*, *förpackning*, antalet *kollin* och godsets *yttre tillstånd* vid mottagandet överensstämma med fraktsedeluppgifterna. Däremot får andra uppgifter om godsets mängd och tillstånd sådan beviskraft bara om transportören granskat dem i avsändarens närvaro.

Transportören använder normalt standardvillkor, som vid internationella transporter baseras på IATA:s standardvillkor (t.ex. Finnairs Rahtikuljetusehdot, Conditions of carriage for cargo). Till villkoren hänvisas i fraktsedeln. Transportörens lagstadgade tvingande ansvar kan givetvis inte inskränkas genom standardvillkoren.



12. Vem skall sköta om vad?

Procedurerna före transportens inledande följer välkända linjer. När godset avlämnas till transport skall parterna förfara i stort sett enligt de regler som gäller för vägtransport. LTL innehåller inte stadganden om att *avsändaren* skall *förpacka godset*. Av lagens ansvarsregler framgår emellertid, att avsändaren bär risken för att godset skadas på grund av bristande eller bristfällig förpackning. Vanligen avlämnas godset i transportörens terminal. Det ankommer därför på transportören att ombesörja *lastningen* och *stuvningen* av godset.

Avsändaren skall givetvis inte bara avlämna själva godset utan även ge de upplysningar och handlingar som behövs för transporten. I § 16 talas om *upplysningar och handlingar* som behövs för uppfyllande av tull-, skatte- och ordningsbestämmelser. Med detta avses bl.a. uppgifter om att godset är farligt och olika sundhetsintyg.

Om inte annat avtalats, är *avsändaren* skyldig att betala *frakt* och andra kostnader på grund av transporten. Vill han utöva sin förfoganderätt till godset är han också skyldig att stå för alla de kostnader som detta föranleder.

Transportören skall välja ett luftfartyg som är ägnat för transporten. I allmänhet har flygplanstypen angetts i tidtabellen. Om en annan flygplanstyp, t.ex. ett betydligt långsammare plan, används för transporten, kan detta i vissa fall innebära avtalsbrott.

2. Transporten

Transporten skall ske enligt *avtalad rutt*. Om man inte avtalat om transportvägen kan transportören avvika från normal väg ifall avvikelserna är skäliga. Vid skälighetsbedömningen bör beaktas att transportkunden ofta väljer lufttransport därför att den är snabb. Det ligger därför nära till hands att betrakta en deviation såsom oskälig om den leder till att transporten fördröjs. En deviation på grund av väderleksförhållanden är vanligtvis skälig.

Om inte annat avtalats, kan transportören i allmänhet ge någon annan i uppdrag att *utföra transporten* utan att han gör sig skyldig till avtalsbrott. Detta innebär inte, att han undgår ansvar för transport som utförs av annan.

Transportkunden kan under transporten *ändra* transportavtalet genom att utöva sin rätt att förfoga över godset. Avsändaren kan enligt LTL §



12 ta tillbaka godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid mellanlandning eller låta lämna ut det till annan än den mottagare som nämnts i fraktsedel. En förutsättning för förfoganderätten är att avsändaren fortfarande har fraktsedelns avsändarexemplar i sin besittning (se närmare kap. 6. II).

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när godset anländer till bestämmelseorten. Med detta torde man avse den plats, där godset skall lämnas ut till mottagaren.

Det är alltså inte nödvändigtvis fråga om bestämmelseflygplatsen utan det kan också vara fråga om transportörens terminal på bestämmelseorten. Om mottagaren inte betalar det transportören har rätt att fordra p.g.a. transporten, kan avsändaren också efter detta förfoga över godset (LTL §§ 12, 13).

3. Utlämnande av godset

När godset anlärt till bestämmelseorten kan mottagaren kräva, att godset lämnas ut till honom. Han måste då betala transportörens fordringar på grund av transporten. Om mottagaren vägrar att ta emot godset återgår förfoganderätten till avsändaren. Avsändaren och transportören kan inte genom transportavtalet skapa någon skyldighet för mottagaren att ta emot godset. Skyldigheten grundar sig på köpavtalet.

Mottagaren skall undersöka godset och anmärka om eventuella brister i godsets mängd eller tillstånd inom stadgad tid.

III. ANSVARSFRÅGOR

1. Vem ansvarar transportören för?

11. Transportörens principalansvar

Lufttransportören bär ett principalansvar för skada som orsakats av hans anställda eller medhjälpare. Vid bestämmandet av *anställdas och medhjälpare*s skadeståndsansvar hänvisas till SkL:s bestämmelser om arbetstagares och tjänstemans ansvar.



12. Transportörens ansvar för undertransportör

Lufttransportören behöver inte själv utföra transporten. Men den *avtalssslutande transportören* är ansvarig också om han gett annan i uppdrag att helt eller delvis utföra transporten (LTL § 31). Den avtalssslutande transportörens ansvar sträcker sig då också till den verkställande transportörens anställda och medhjälpare (LTL § 32).

13. Genomgångstransporter

Om en flygtransport enligt *avtal utförs av flera transportörer efter varandra*, är var och en av transportörerna ansvarig för den transportdel som han utför (LTL § 30). Vid dessa s.k. genomgångstransporter kan avsändaren vända sig med sina eventuella skadeståndskrav mot den transportör under vars transportavsnitt skadan inträffat, men också mot den *första transportören*. Han behöver alltså inte identifiera när skadan inträffat utan han kan, om han vill, alltid rikta talan mot den första transportören. Mottagaren kan på liknande sätt vända sig mot den transportör under vars transport *skadan inträffat* men även mot den *sista transportören*. Dessa transportörer är solidariskt ansvariga för skadan. Om den sista transportören betalat ersättning till mottagaren kan han givetvis med sina krav vända sig mot den transportör under vars avsnitt skadan inträffat.

2. Ansvar förknippat med utförande av transporten

21. Sakskador

A. Transportörens ansvar

1. Ansvarsperioden

Ansvarsperioden omfattar tiden “medan godset är i transportörens vård på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, var godset än befinner sig” (LTL § 19). Denna formulering av ansvarsperioden innebär att om godset avlämnats utanför flygplats, t.ex. i transportörens terminal i stadscentrum och transporteras till flygplatsen med bil, är transportören inte ansvarig enligt LTL för skada som uppkommer under denna transport utan sannolikt enligt VBL.



Däremot täcker ansvarsperioden enligt LTL och LBL förflyttning av godset på flygplats från ett luftfartyg till ett annat. Om godset under transporten förflyttas ytledes från en flygplats till en annan, faller en sådan transport däremot utanför LTL. Frasen "vid landning utanför flygplats, var godset än befinner sig" kommer i praktiken att täcka nödlandnings- och andra liknande situationer.

Skada presumeras emellertid ha uppkommit under transportörens ansvarsperiod, om inte annat visas (LTL 19.3 §).

2. Ansvarsgrunden

Ansvarsgrunden i LTL är den strängaste av de olika varianter som finns i transporträtten. Transportören bär ett *strikt ansvar* för *sakskada*. Han ansvarar alltså oberoende av vållande för skador p.g.a. att godset "förstörs, kommer bort, minskas eller skadas" (LTL 19 §). Det finns bara fyra snävt avgränsade möjligheter för transportören att undkomma ansvar. Han skall lyckas *visa* att skadan uteslutande beror på:

- 1) godsets egen beskaffenhet eller fel i godset,
- 2) bristfällig förpackning som inte någon på hans sida ansvarat för,
- 3) krigshandling eller väpnad konflikt,
- 4) myndighets åtgärd i samband med att godset förs in eller ut från landet eller transiteras.

Beror sakskadan på någon annan orsak, även sådana orsaker som transportören inte kan påverka, såsom väderleksförhållanden, strejk o.s.v., kan transportören inte undgå sitt ansvar. Ansaret *skall* (inte *kan* såsom i SkL 6:1 och LBL § 22) däremot *jämkas* om på den skadelidandes sida föreligger vållande som medverkat till skadan. Jämkningsen skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande.

Transportören kan enligt den äldre LBL undgå ansvar om han visar, att på hans sida vidtagits *alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt att vidta sådana åtgärder*. Transportören ansvarar således om han inte kan visa frånvaro av vållande.

Steket till det nya strikta ansvaret är inte så stort som det vid första anblicken ser ut att vara. För att undgå ansvar måste transportören t.ex. visa att han vidtagit alla de försiktighetsåtgärder som ankommer på en omsorgsfull transportör. Det innebär i allmänhet att han bör lyckas visa vad som föranlett skadan. Om skadans orsak inte kan påvisas kan transportören knappast visa frånvaro av vållande beträffande alla tänkbara skadeorsaker.



Om skadan t.ex. förorsakats av tekniskt fel i luftfartyget måste transportören för att undgå ansvar visa, att felet inte kunnat undvikas vid omsorgsfull genomgång av planet. I internationell rättspraxis ställs kraven på omsorg högt.

Medverkan genom vållande på den skadelidandes sida kan leda till att ersättningen jämkas eller uteblir helt.

3. Skadeståndets beräkning och de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna

LTL innehåller inga stadganden om hur *ersättningen* skall beräknas. Detta torde innebära, att hela skadan, bl.a. utebliven handelsvinst, skall ersättas.

Ersättning utgår med maximalt 17 SDR, dvs. cirka 100 mk per kilo av godset. Om endast en del av godset skadats eller förkommit, skall man vid beräkning av maximibeloppet för ersättningen endast beakta totalvikten av ifrågavarande kolli. Omräkningstidpunkten för SDR är dagen då domen meddelas.

I den äldre LBL är ansvarsbegränsningsbeloppen för godsskador också 17 SDR.

I LTL § 26 (och givetvis i det bakomliggandet Montrealprotokollet 4) finns en bestämmelse som helt avviker från de andra transportlagarnas och konventionernas regler, inklusive LBL (§ 26). Det har varit en etablerad regel i transporträtten, såsom i civilrätten i allmänhet, att part som gjort sig skyldig till *uppsåt eller grov vårdslöshet* inte kan åberopa ansvarsbegränsningar. I LTL § 24 stadgas emellertid att *ansvarsgränserna är absoluta* och inte kan genombrytas. De får *inte överskridas oavsett vilken grund* för ansvarigheten part åberopa. Det innebär i princip att transportören också vid uppsåt skulle kunna åberopa ansvarsgränserna. Bestämmelsen är främmande för principerna i finsk rätt.

Bestämmelsen om de absoluta ansvarsgränserna är en av komponenterna i den paketlösning om transportörens ansvar som förhandlades fram i det internationella konventionsarbetet. Den ansågs utgöra en motvikt mot de nya bestämmelserna om strikt ansvar och de förhöjda passagerarbegränsningarna. I förarbetena till LTL från år 1986, fäster lagstiftaren uppmärksamhet vid bestämmelsen men konstaterar att ansvarsgränserna är så höga att frågan för personskadors del inte ställs på sin spets i finsk rätt. Också önskvärdheten att uppnå internationell rättsenhet talade för att bestämmelsen inte fick utgöra ett hinder för att ratificera protokollet. Samtidigt betonades vikten av att följa med ansvarssummornas utveckling (RP 6/85 s. 4).



B. Avsändarens ansvar

Avsändaren är skyldig att lämna olika upplysningar och utredningar som möjliggör transportens genomförande. Det gäller t.ex. alla de upplysningar som behövs för transport av *farligt gods*. Transportören har ingen skyldighet att kontrollera dessa upplysningar (LTL § 16). De skador som kan uppstå kan t.ex. vara skada på annan lastägares gods men också förseningar, extra arbete osv. Avsändarens ansvar är *obegränsat*.

22. Dröjsmålsskador

Ansvarsgrunden vid dröjsmålsskador är något lindrigare än vid sakskador. För att bli ansvarsfri skall *transportören visa* att han och hans anställda och medhjälpare har *vidtagit alla nödvändiga åtgärder* för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna. Vid dröjsmål p.g.a. exempelvis vädret kan skillnaderna i ansvarsgrundens utformning spela en roll. Om transportören t.ex. lyckas visa att dröjsmålet berodde på mjölkstjock dimma på avgångsflygplatsen är det uppenbart fråga om en omständighet som han inte genom sina åtgärder kunnat påverka.

Ersättningens maximistorlek *beräknas* i lufträtten enligt samma regler som gäller vid *sakskador*. Ansvarsmaximum är alltså 17 SDR och det finns möjlighet till jämkning av skadeståndet. Konverteringsregler blir sålunda inte aktuella i lufträtten. Också för dröjsmålsskadornas del är ansvarsbeloppen absoluta och gäller trots uppsåt eller grov vårdslöshet.

Enligt *LBL* bedöms transportörens dröjsmålsansvar enligt samma grunder som hans sakskadeansvar, d.v.s. för att bli ansvarsfri skall han på liknande sätt visa att han vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan. Transportören är ansvarig för skada till följd av dröjsmål om godset inte kan lämnas ut till mottagaren vid avtalad tid eller inom skälig tid. Man antar att vållande ligger transportören till last om han inte visar motsatsen. Ersättningens maximala belopp är detsamma som vid sakskada.

3. Ansvar förknippat med uppgifterna i fraktsedeln

A. Transportörens ansvar

En "tredje man", t.ex. en köpare, skall kunna lita på att *vissa* i lagen noggrant angivna *godsuppgifter*, som finns i fraktsedeln eller godskvittot, är korrekta. Uppgifterna om godsets *vikt, mått, förpackning, antalet kollin*



och yttre tillstånd *presumeras* vara *riktiga* och blir gällande mot transportören. Det är fråga om uppgifter som går lätt att kontrollera, och som har betydelse för flygtransportens genomförande, såsom t.ex. godsvikten. Andra uppgifter om godset har den här effekten bara om transportören på fraktsedeln intygar att han kontrollerat dem i avsändarens närvaro (LTL 11 §).

Presumptionsregeln torde innebära att transportören visserligen i teorin senare kan visa att redan när han tog emot godset var t.ex. antalet kollin mindre än angivet. Men också om han skulle lyckas visa detta, ger det ännu inte ansvarsfrihet. Han måste även kunna visa att han vid mottagandet *inte visste* eller *borde ha vetat* att uppgifterna var oriktiga. Med beaktande av hans granskningsskyldighet torde detta bli en svår uppgift.

B. Avsändarens ansvar

Om avsändaren lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter om godset i fraktsedeln, godskvittot eller för annan registrering, är han oberoende av vållande ansvarig för skada som åsamkas transportören eller någon som han svarar mot, t.ex. en annan lastägare. Ansvaret är *obegränsat*. Hela skadan skall ersättas.

4. Ansvar förknippat med godsets utlämnande

A. Transportörens ansvar

Om transportören har låtit avsändaren *disponera* över godset, t.ex. omdestinera det, utan att samtidigt kräva att avsändaren företer avsändarexemplaret av flygfraktsedeln eller godskvittot ansvarar transportören för den rätta innehavarens skada (LTL § 12 mom 3). Hans ansvar är oberoende av vållande och torde vara obegränsat.

Transportören blir också ansvarig om han lämnar ut godset till *fel mottagare*. LTL innehåller inte närmare stadganden om detta. Den skada mottagaren lider kan ofta betraktas som sakskada, d.v.s. som om godset försvunnit under transporten.

Eftersom ansvaret för sakskada är begränsat, kan det hända, att mottagaren inte nöjer sig med detta utan kräver ett obegränsat ersättningsbelopp. På liknande sätt kan avsändare som lider skada på grund av felaktigt utlämnande av godset kräva ersättning för sin skada. I dessa utlämningsfall torde transportören inte kunna åberopa stadgandena om ansvarsbegränsning.



B. Mottagarens ansvar

Mottagarens skyldigheter är här tämligen enkla. För att få ut godset skall han betala de kostnader som föranletts av transporten. Det kan vara fråga om bl.a. fraktkostnader, trots att det vanliga är att avsändaren redan betalat dessa.

IV. KONFLIKTLÖSNING

1. Reklamation och preskription

Reklimationsreglerna är stränga också i lufträtten. LTL innehåller två stadganden om verkningarna av att mottagaren underlåter att reklamera. Enligt LTL 26.1 § anses godset ha mottagits i oskadat skick om mottagaren tar emot det utan att göra anmärkning. Det innebär att om anmärkning inte görs i samband med mottagandet, uppkommer *presumptionen* att skadan skett efter utlämnandet. Presumptionen kan upphävas genom motbevisning.

Utöver denna presumptionsregel stadgas i LTL 26.2. § att anmärkning om skada eller minskning av gods skall göras omedelbart efter det att skadan eller minskningen *upptäckts och senast inom 14 dagar* från mottagandet. Missar skadelidande denna tidsfrist *går hans talerätt förlorad*. Skyldighet att göra anmärkning gäller inte när gods förkommit. Anmärkning om *dröjsmål* skall göras inom 21 dagar från det att godset stått till mottagarens förfogande. Om transportören förfarit svikligt, kan anmärkning göras också efter utgången av stadgad tid.

Preskriptionsreglerna följer det vanliga transporträttsliga mönstret. Talan om ansvarighet skall väckas inom 2 år från det att flygplanet anlände till bestämmelseorten eller borde ha anlänt dit. Om tiden inte iakttas går talerätten förlorad.

2. Domstol

Genom att Montrealprotokollen 3 och 4 ännu inte trätt ikraft, är de *internationellt privaträttsliga* bestämmelserna om behörig domstol i LTL just nu komplicerade (se §§ 28, 38). Grundidén är, såsom i de andra transporträttsliga konventionerna, att förhindra möjligheterna att kringgå



de tvingande bestämmelserna genom att väcka talan i icke-konventionsstat.

I *Finland* skall talan väckas vid domstol som enligt RB är behörig att behandla tvisten eller vid domstolen på bestämmelseorten.

LTl ger också möjlighet till *skiljeförfarande*, om förfarandet äger rum i sådan domstols domkrets som skulle vara behörig att behandla tvisten.

I.H. Ph. Diederiks-Verschoor, An introduction to air law, Deventer 1988 (ISBN 90-6544-375-4).

Observera särskilt *W.P. Heeres*, Internationella bibliografier över lufträttslig litteratur, den senaste i Air Law 1990 173-227.



Kapitel 13. Mot ett enhetligt ansvarssystem?

I. INLEDNING

Såsom framgått av de fyra föregående kapitlen varierar i dag ansvarssystemen beroende på transportsätt. Det syns i t.ex. så konkreta frågor som ansvarsbegränsningssummornas storlek samt reklimations- och preskriptionstidernas längd och verkan, men kommer också fram i mer överraskande sammanhang såsom t.ex. i fråga om huruvida handelsvinst skall ersättas eller hur grov vårdslöshet påverkar ansvarsutformningen. Ibland finns det goda förklaringar till skillnaderna, t.ex. är sjötransporterad last i genomsnitt billigare än last som transporteras med flyg vilket i viss mån förklarar skillnaderna i ansvarsbegränsningsbeloppen. Men finns det goda förklaringar till varför exempelvis preskriptions- och reklamationstiderna varierar i internationella transporter o.s.v.? Rent praktiskt kan det för en transportkund vara likgiltigt om godset transporteras med tåg eller bil bara transportkostnaderna är rimliga och godset kommer fram i tid i oskadat skick. Men om transporterna inte går som planerat kan valet av transportsätt få stor betydelse för kundens möjligheter till ersättning.

På det internationella planet har man alltmer fäst uppmärksamhet vid transportkundens behov av uniforma regler som täcker hela transporten. De skall ge honom ett visst minimiskydd oberoende av under vilken transport skadan inträffar. De uniforma reglerna skall också täcka olika ansvarsluckor i transporten, d.v.s. perioder då ingen enligt gällande regler bär ett tvingande ansvar för lasten, t.ex. omlastningsperioder då godset ligger i en terminal i väntan på transport. Spår av detta stora uniformeringsarbete finns redan i dag, för det första i regleringen som gäller för de olika transportmedlen, t.ex. VBL, SjöL o.s.v., för det andra i internationella standardavtal och i våra nordiska speditiionsvillkor (NSAB) och för det tredje i nya konventioner.



II. MULTIMODALA TRANSPORTER

1. Terminologi och presentation av problemområden

I kapitlen 9-12 har redogjorts för parternas rättigheter och skyldigheter när transporten enligt avtalet skall ske med ett bestämt transportmedel. Samtidigt har två särskilda situationer berörts, för det första att den avtalsslutande transportören inte själv utför hela transporten utan en undertransportör genomför transporten eller delar av den och för det andra situationer där parterna från början avtalat att transporten utförs av flera transportörer. Men det har hela tiden varit fråga om transport med samma transportmedel, s.k. *genomgångstransport* (kauttakuljetus, through transport). Samma juridiska regelsystem har täckt hela transporten, t.ex. SjöL, LTL o.s.v.

Genomgångstransport

flygtransport	flygtransport	flygtransport
A	B	C
		D

I detta kapitel behandlas de fall, i vilka en transportör åtagit sig att utföra en transport med åtminstone två olika transportmedel. Det är fråga om en s.k. *kombinerad transport* eller *multimodal transport* (yhdis-tetty kuljetus, combinerad eller multimodal transport).

Multimodal transport

vägtransport	sjötransport	järnvägstransport
A	B	C
		D

Genom att rättsreglerna för olika transportmedel är olika, kan den här typen av transporter ge upphov till flera problem. Vilka rättsregler skall t.ex. tillämpas då godset skadas under en multimodal transport utan att man vet när skadan skett? Skall transportören svara enligt t.ex. vägtransportreglerna eller enligt de för kunden mindre förmånliga sjörättsliga reglerna? Påverkas bedömningen av att man vet att godset skadats under t.ex. sjötransporten?



Det är givetvis också möjligt att ett finskt exportföretag som skall leverera varor t.ex. till Frankrike, *ingår flera särskilda avtal*, ett om transport till kusten ett med t.ex. SJ, ett annat med ett rederi om transport med fartyg till Centraleuropa och ett tredje med en landsvägstransportör om transport på den europeiska kontinenten till bestämmelseorten. En sådan utväg bjuder på svårigheter för företaget, såväl när det gäller ingående av de olika avtalen, som beträffande möjligheterna att kräva skadestånd om godset skadas. För kunden skulle det vara betydligt enklare att ingå ett enda transportavtal som täcker hela sträckan och ha i varje fall en ansvarig transportör att hålla sig till.

Finlands geografiska läge gör att de multimodala transporterna i utrikes-handeln är viktiga. Genom enhetshanteringen av gods är de i dag också tekniskt enkla att genomföra. Exempelvis containeriserat gods kan snabbt omlastas från ett transportmedel till ett annat.

Ser man däremot närmare på transporträttsjuridiken så är situationen inte lika enkel. Harmoniseringen av rättsreglerna har ännu inte kommit tillräckligt långt. UNCTAD har utarbetat en konvention om multimodala transporter där man strävat att komma till rätta med problemen, men konventionen har ännu inte trätt i kraft. (Nedan redogörs kort för huvudlinjerna i den s.k. *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter.)

I detta kapitel behandlas för det första de stadganden om multimodala transporter som finns i lagarna om olika transportmedel, t.ex. VBL, SjöL o.s.v. För det andra behandlas kort regleringen av multimodala transporter genom standardvillkor. För det tredje genomgås huvudprinciperna i Genèvekonventionen.

2. Lagstadganden om multimodala transporter

Tillämpningen av de stadganden som beskrivits i kapitlen 9-12 utgår i allmänhet från att parterna avtalat om visst transportmedel. I vissa lagar och konventioner har man emellertid beaktat möjligheten att flera olika transportmedel används för transporten.

21. Vägtransporterna

VBL gäller enligt sin ordalydelse avtal om transport av gods med motorfordon. Enligt 4 § skall lagen också tillämpas när motorfordon med pålastat gods under en del av transporten transporteras med annat transportmedel. Med tanke på finländska förhållanden är stadgandet



viktigt, eftersom de flesta bilar som transporterar gods till och från Finland under en del av transporten befordras med fartyg. VBL kommer att tillämpas på en sådan transport förutsatt att godset *inte lossas från motorfordonet*. VBL:s tillämpning har sålunda utsträckts till ett främmande transportavsnitt.

Om en container transporteras så, att den först transporteras med bil till hamn och där lossas för att separat transporteras med fartyg och från bestämelsehamnen vidare med bil, skall det första och det sista avsnittet behandlas som två separata vägtransporter och sjötransporten skall behandlas som sjötransport. Om man däremot transporterar en släpvagn med pålastat gods samma rutt utan mellankommande lastning och lossning, utgör transporten en enhetlig vägtransport som är underkastad VBL.

Under vissa förutsättningar kan SjöL:s bestämmelser trots allt bli tillämpliga också på denna transport. Ifall godset skadas medan det är i motorfordonet ombord på ett fartyg, skall vägtransportörens ansvar bedömas enligt SjöL:s stadganden, förutsatt att *SjöL:s stadganden är tvingande*. Det krävs därutöver att skadan inträffat *under sjötransporten* och att den beror på en *orsak som endast kan inträffa under sjötransport*. Som exempel kan nämnas att godset går förlorat när fartyget sjunker eller att det skadas av saltvatten. Om inte dessa förutsättningar uppfylls, bedöms ansvaret enligt VBL.

Ibland kan det ligga i transportkundens intresse att vägtransportörens ansvar bedöms enligt andra regler som är förmånligare för kunden än VBL. Det kan t.ex. gälla ansvarsbegränsningsbeloppet då släpvagnar transporterats med järnväg. I sådana fall kan transportkunden försöka förete den ovan nämnda bevisningen. Om han lyckas kommer vägtransportörens ansvar att bedömas enligt de järnvägsrättsliga reglerna.

22. Järnvägsrätten

Cotif-konventionen om internationella järnvägstransporter innehåller också bestämmelser om multimodala transporter. Vissa regelbundet trafikerade bil- eller sjöfartslinjer har upptagits i den förteckning över järnvägslinjer, på vilka konventionen tillämpas (COTIF art. 2.1). Transporten skall utföras i anslutning till järnvägslinjen. För dessa transporter utfärdas en järnvägsfraktsedel och de bedöms enligt CIM.

I förteckningen över järnvägslinjer har bl.a. upptagits sjöfartslinjerna *Helsingfors - Stockholm, Åbo - Stockholm, Helsingfors - Lübeck och Hangö - Travemünde*. En försändelse kan således transporteras med tåg från Helsingfors till Åbo, därifrån med båt till Stockholm och sedan vidare med tåg, så att för hela



transporten utfärdas en enda järnvägsfraktsedel. Hela transporten kommer att vara underkastad CIM.

Enligt CIM art. 48 kan en stat göra förbehåll att järnvägen till befrielse från ansvar för skada som inträffar under sjötransportavsnittet kan åberopa att skadan förorsakats av nautiskt fel. Man kan också göra förbehåll om ansvarsfrihet för bristande sjövärdighet som inte beror på transportörens vållande och för vissa andra faror under sjötransport. Finland har inte gjort sådana förbehåll.

JBF tillämpas enligt 1 § också på *vägtransport som järnväg åtagit sig att utföra*. En kombinerad väg- och järnvägstransport som järnvägen åtagit sig att utföra, bedöms i sin helhet enligt JBF.

23. Lufttransporter

Den lufträttsliga inställningen till främmande transportavsnitt är restriktiv. Enligt LTL § 36 tillämpas lagen endast på lufttransportavsnittet i de fall transporten delvis skall utföras med annat transportmedel. "Främmande" transporter på själva flygfältet regleras dock av LTL.

3. Reglering med standardvillkor

31. Allmänt

För andra kombinerade transporter finns varken lagstiftning eller ikraftvarande konventioner. Problemen har därför lösts med hjälp av standardvillkor. De lösningar som uppnåtts är relativt enhetliga och följer till sin grundkonstruktion huvuddragen i konventionen om multimodala transporter. Här är det skäl att nämna tre uppsättningar av villkor eller regler för multimodala transporter (NSAB, behandlas nedan separat under punkt III). Inom BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference) har utarbetats ett transportdokument för kombinerade transporter som kallas *COMBICONBILL* (se bilaga). Den internationella speditörorganisationen FIATA har utarbetat FBL-dokumentet (FIATA Bill of Lading, se bilaga). Internationella handelskammaren har tillsammans med UNCTAD antagit uniforma regler för ett transportdokument för multimodala transporter (*MT document UNCTAD/ICC, Rules for multimodal transport documents*). Den nya regelversionen antogs 1991.



32. UNCTAD/ICC Rules

UNCTAD/ICC-reglerna har karaktären av standardvillkor. Transportavtalet ingås mellan en transportkund (consignor) och en *Multimodal Transport Operator* (MTO). För transporten kan utfärdas antingen ett negotiabelt eller icke-negotiabelt transportdokument. MT-dokumentet bör innehålla en hänvisning till reglerna. Enligt dokumentet åtar sig MTO att antingen själv eller genom medhjälpare transportera godset från avgångs- till bestämelseorten.

MT-dokumentet skall innehålla vissa i reglerna närmare angivna uppgifter. Godset presumeras motsvara godsbeskrivningen i dokumentet förutsatt att det inte framgår att det är fråga om avsändaruppgifter, t.ex. genom uttryck som "shipper's weight, load and count". MTO är *avskuren* från att föra bevis mot uppgifterna när dokumentet överläts till mottagare i god tro (punkt 3).

MTO ansvarar för *hela transporten* och också för handlingar och underlåtenhet av de personer som medverkar i transporten. Hans ansvar bygger på den s.k. *nätverksprincipen* (verkkojärjestelmä, network liability, p. 6.4.). Om man vet under vilket transportavsnitt skadan inträffat ansvarar MTO enligt de regler som gäller för detta transportmedel. Det förutsätts dock, att reglerna är tvingande och att samma stadganden skulle ha tillämpats om transportkunden själv hade ingått avtal med den transportör som utfört transporten på avsnittet. I annat fall bedöms ansvaret enligt de *regler* som *UNCTAD/ICC Rules* innehåller. Detta innebär, att transportören ansvarar för godsskada om han inte visar att på hans sida inte föreligger fel eller försummelse (p. 5.1.). Ansvarsgrunden är alltså ett *presumerat culpaansvar*. Det finns ytterligare ett undantag för sjötransporternas del. MTO är ansvarsfri om skadan under sjötransport beror på nautiskt fel eller brand (p. 5.4.).

Ersättningen beräknas på grundval av det värde godset skulle ha haft om det hade utlämnats i oskadat skick på bestämelseorten vid rätt tid (p. 5.5.1). Ersättningen får dock inte överstiga 666,67 SDR per kolli eller 2 SDR per kilo av det förlorade godsets bruttovikt (p. 6.1). Om det är fråga om en multimodal transport i vilken *inte ingår sjötransport* är ansvaret 8.33 SDR per kilo (p. 6.3.). MTO kan inte åberopa begränsningsbeloppet om skadan orsakats *uppsåtligen* eller av *grov vårdslöshet* (p. 7.).

För *dröjsmålsskada* ansvarar MTO endast om avsändaren deklarerat sitt tidsintresse eller om det kan fastställas på vilket transportavsnitt



dröjsmålet inträffat och om ansvaret där reglerats genom tvingande stadganden (punkt 5.1. och 13.). Efter 90 dagar konverteras det allmänna dröjsmålsansvaret till saksksadeansvar.

Talan mot MTO skall *väckas* inom 9 månader från det godset utlämnats eller borde ha utlämnats.

4. Konventionen om multimodala transporter

Konventionen om multimodala transporter, eller den s.k. Genèvekonventionen, är från år 1980. I dag har endast få länder ratificerat den (enligt uppgifter 6.6.1991 endast 5, det krävs 30). Konventionen har anpassats till Hamburgreglerna. En omfattande ratifikation av Hamburgreglerna skulle troligen även påverka ratifikationen av denna konvention. Grundidéerna motsvarar långt de lösningar som genomförts med hjälp av standardavtal.

Enligt huvudprinciperna i konventionen skall det utfärdas ett s.k. *MT-dokument* som täcker hela transporten. I stället för dokumentet kan motsvarande uppgifter överföras via ADB, förutsatt att parterna kommit överens om det. MT-dokumentet kan vara negotiabelt eller icke-negotiabelt.

MTO:s *ansvarsperiod* omfattar tiden från det godset mottagits till dess det utlämnats (art. 14). MTO:s *ansvarsgrund* bygger på välkända formuleringar. Han ansvarar för sak- och dröjsmålsskada *om han inte lyckas visa* att han och hans anställda och medhjälpare vidtagit alla åtgärder som skäligen kan krävas för att undvika den skadebringande händelsen eller dess följder (art. 16). MTO:s saksksadeansvar *begränsas* till 920 SDR per kolli eller 2,75 SDR per kilo. Om skadan kan lokaliseras till ett visst transportavsnitt, kan ansvaret bli högre, förutsatt att detta ansvar regleras av en internationell konvention eller tvingande nationell lagstiftning enligt vilken ansvarsbeloppen är högre.

Dröjsmålsskadorna ersätts med högst 2,5 gånger frakten. Efter 90 dagar *konverteras* dröjsmålsskadorna till saksksador. MTO är inte berättigad att åberopa begränsningarna om han gjort sig skyldig till *uppsåt eller grov vårdslöshet*.

I konventionen finns också de traditionella bestämmelserna om reklamation (art. 24, 6 dagar, presumtion om oskadat skick), preskription (art. 25, 2 år) domstol (art. 26) och skiljeförfarande (art. 27).

5. Wienkonventionen om terminaloperatörens ansvar

I UNCITRAL:s regi har utarbetats en konvention om terminaloperatörernas ansvar. Syfte är att fylla de "ansvarsluckor" som uppstår när godset varken är i transportörens eller lastägarintressenas vård, utan har omhändertagits av en terminaloperatör. Konventionen, Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, antogs i Wien 1991.



För att konventionen skall träda i kraft krävs ratifikation av endast 5 stater. Det är svårt att i detta skede bedöma om konventionen kommer att få internationell framgång. Under senaste decennier har de transporträttsliga konventionerna inte blivit ratificerade i speciellt snabb takt. Det gäller t.ex. Montreal protokollet 3 och 4 från 1975 och Hamburgreglerna från 1978. Hela konventionssystemet har ifrågasatts. Genom att OTT-konventionen endast kräver 5 ratificeringar är det dock sannolikt att den trots detta träder i kraft inom vissa regioner.

Konventionen börjar med en definition av nyckelbegreppet *terminaloperator* (OTT). Operator är den som i sin verksamhet omhändertar gods som är involverat i en internationell transport för att på ett område, som står under hans kontroll eller vilket han har rätt att använda, utföra eller ombesörja utförandet av transportrelaterade tjänster (art. 1). Med det diffusa uttrycket "transportrelaterade tjänster" avses bl.a. uppbevaring, lagring och lossning av gods. För att undvika kollision med de transporträttsliga konventionerna stadgas att en transportör inte anses vara en OTT när han är underkastad transporträttsliga lagar (art. 1).

Under konferensen föranledde *stuveriernas* ställning diskussion. En allmänt företrädd uppfattning var att stuverifunktionerna kan falla in under konventionen förutsatt att de inte via transportören hör under den transporträttsliga lagstiftningen. Strävan att förhindra kollision mellan olika konventioner förtydligas ytterligare genom en särskild artikel (art. 15), enligt vilken OTT-konventionen inte skall påverka några som helst rättigheter eller skyldigheter som följer av internationella transportkonventioner.

Konventionen introducerar ett *terminaldokument* som operatören på kundens begäran kan utfärda. Det kan vara fråga om a) den enklare grundformen som är ett daterat kvitto för identifiering av gods eller b) ett mer avancerat dokument som därutöver innehåller uppgifter om godsets skick och mängd (art. 4). Om dokument inte utfärdats presumeras godset vid mottagande ha varit i gott yttre tillstånd. Dokumentet behöver inte vara ett pappersdokument, utan ADB och liknande system kan användas för informationsöverföring.

Operatörens *ansvarsperiod* börjar med att han omhändertar godset och upphör i och med att han överlämnar det eller har ställt det till mottagarens disposition (art. 3).

Ansvarsgrunden bygger på *presumtionsansvar*. För att bli fri från ansvar för *sak- och dröjsmålsskador* skall operatören visa att såväl han själv som hans folk och andra medhjälpare som han använt vid utförande av den transportrelaterade tjänsten gjort allt som skäligen kunde krävas för att undvika skadorna och dess följder (art. 5).

Ansvarsbegränsningarna vid *sakskada* är 8,33 SDR per kg. Vid *dröjsmål* uppgår ansvaret till 2,5 gånger vederlaget. *Dröjsmålsskadan konverteras* efter 30 dagar till sakskada (art. 6). I konventionen ingår en specialbestämmelse om en *lägre gräns* (2,75 SDR) i de fall godset direkt överläts av eller till en *sjötransportör*. Rätten till ansvarsbegränsning faller bort vid *uppsåt och grov vårdslöshet*. Under konferensen behandlades även ett förslag om s.k. globalbegränsning av OTT:s ansvar vilket dock efter omröstning förkastades.



Operatören har *retentionsrätt* i godset för obetalda fordringar i anledning av uppdraget (art 10). Angående *farligt gods* finns vissa specialbestämmelser (art. 9). I konventionen ingår vidare de traditionella bestämmelserna om *reklamation* och *preskription* (art. 11, 12). I enlighet med andra nya konventioner finns även en bestämmelse om att man vid *tolkning av konventionen* skall sträva till att befrämja internationell uniformitet (art. 14).

III. SPEDITÖRENS ANSVAR ENLIGT NSAB

1. NSAB, ansvarsreglering genom standardvillkor

I de nordiska speditiovillkoren (NSAB behandlades även ovan i kap 2. II.1, villkoren finns bilagda i slutet av boken) har utvecklats ett system som kan förverkliga transportkundens behov av ett heltäckande minimiansvar för hela transporten. Eftersom NSAB:s reglering av speditörens ansvar är av stor betydelse i Norden behandlas huvuddragen av speditörens ansvarsuppbyggnad separat i ett eget avsnitt och inte under punkt II. 3. där NSAB som standardvillkor egentligen hör hemma.

2. Speditörsuppdraget

Speditören är mångsysslaren i transportbranschen. Hans åtaganden kan vara mycket varierande. Speditörsuppdraget kan indelas i fyra huvudtyper:

- a) att med *transportöransvar* ombesörja transport av gods,
- b) att *utan transportöransvar* ombesörja transport av gods,
- c) att ombesörja *lagrig* av gods
- d) att i samband med föregående funktioner utföra *andra uppdrag* såsom att motta gods för uppdragsgivarens räkning, sköta om förtullning av gods, att ombesörja godshantering, undersökning av gods under lossning eller lastning i mellanhamn eller att teckna försäkring för uppdragsgivarens räkning.

NSAB innehåller inte några detaljerade bestämmelser om hur uppdraget skall utföras. Speditören, såsom transportören, har en allmän omsorgsplikt, han skall omsorgsfullt tillvarata uppdragsgivarens intressen (§ 4).



3. Speditörens ansvar

Speditörens ansvar beror på hans åtagande. Utgående från speditörsuppdraget har man i NSAB särskilt mellan tre huvudtyper av ansvar: 1) transportansvar, 2) annat ansvar och 3) lagringsansvar. Hans transportörsansvar aktualiser den multimodala ansvarsproblematiken.

31. Speditörens transportörsansvar

Ur transportkundens synvinkel är det bekvämt att låta en speditör sköta om hela transporten. Kunden har då en avtalspart och ansvarig att hålla sig till. Men speditören ansvarar inte automatiskt som transportör. För att han skall ansvara som transportör och inte bara som förmedlare av transporten förutsätts i NSAB

1. att han utgett eget konossement eller egen fraktsedel, eller
2. att han marknadsfört transporten som sin "egen" produkt, eller
3. att det gäller internationella landsvägstransporter. (Vissa undantagssituationer finns, jämf. NSAB 2 § A 3 med 2 § B 3 och 4).

Speditörens transportörsansvar kan vara av två typer. I det ena fallet följs det lagstadgade ansvaret för det speciella transportmedel som enligt avtalet skall användas eller de facto brukas (a). I det andra fallet utnyttjas NSAB:s allmänna transportörsansvar (b).

a. Om kunden *avtalat* med speditören om att *visst transportmedel* skall användas eller om det kan *visas* med *vilket transportmedel* godset transporterades när skadan inträffade, ansvarar speditören enligt de regler som gäller för detta transportmedel. Om man avtalat att transporten skall ske med fartyg eller om det exempelvis är fråga om en saltvattenskada på godset, tillämpas alltså SjöL:s ansvarsregler.

b. Om speditören åtagit sig att ombesörja transporten med transportörsansvar, men man inte kommit överens om något bestämt transportmedel, eller om man inte kan visa under vilket transportavsnitt godset skadats, bestäms ansvaret enligt de *allmänna reglerna om transportörsansvar* som ingår i NSAB. Ansvaret ligger nära vägtransportörens ansvar.

Speditören ansvarar för skada som uppkommit om han inte kan *visa*, att det föreligger en *ansvarsbefrielsegrund*. Sådana grunder räknas upp i NSAB. Bland dem nämns uppdragsgivarens fel eller försummelser, godsets egen beskaffenhet, frånvaron av eller bristfällig förpackning och



som allmänna grund *omständighet som speditören inte kunnat undvika och vars följd han inte kunnat förebygga.*

Förutom ansvar för *sakskada* bär speditören *ansvar för dröjsmål*. Speditören skall ersätta dröjsmålsskada om tiden för fullgörande av uppdraget överskrider vad som kan anses skäligt med hänsyn till omständigheterna. Efter viss tid konverteras dröjsmålsskadan till sakskada.

Den *maximala ersättningen* för godsskada uppgår till *c. 50 mark (8,33 SDR)* per kilo av det skadade godset. Vid dröjsmålsskada är ansvaret begränsat till frakten.

32. Speditörens förmedlaransvar

Speditörens förmedlaransvar är av en traditionellare ansvarstyp. Han svarar för skada till följd av att han inte iakttagit tillbörlig omsorg vid utförande av sitt uppdrag. Det är kunden som skall visa att det föreligger vållande på speditörens sida. Om speditören har godset i sin vård tillämpas emellertid den allmänna bevisbörderegeln, enligt vilken den som har annans gods i sin besittning måste bevisa frånvaron av vållande för att undgå ansvar. Det är med andra ord fråga om ett presumtionsansvar.

Speditören ansvarar inte för skada som förorsakats av tredje man, om inte speditören varit vårdslös i valet av denne. Sådana tredje män är t.ex. transportör, andra speditörer och stuverier som speditören anlitar. Däremot gäller bestämmelsen inte speditörens ansvar för handlingar och underlåtenhet av hans egen personal. Detta ansvar bedöms enligt allmänna regler för principalansvar.

Speditörens ansvar har *begränsats* till *c. 300.000 mk (50.000 SDR)* för varje uppdrag. Därutöver har ansvaret för *godsskada begränsats* så att det inte får överstiga *c. 50 mk (8,33 SDR)* per kilo av den del av godset som skadats eller gått förlorad. Ansvaret för dröjsmålsskada har begränsats till beloppet av speditörens vederlag för uppdraget.

33. Speditörens ansvar för lagring

Speditörens ansvar för lagring bestäms enligt samma regler som hans förmedlaransvar, dock så att han inte ansvarar för fel eller brist i lagerlokal som tillhör annan om han varit omsorgsfull vid val av lagerlokalen. Ersättningen beräknas enligt godsets värde när skadan inträffade.

Se närmare t.ex. *HD 1991:45* om speditörens eventuella ovarsamhet p.g.a. underlåten undersökning av godset och underlåtenhet att göra anmärkning om synlig skada på godset då han mottog det för lagring.



4. Uppdragsgivarens ansvar

Uppdragsgivaren är ansvarig för att godset är förpackat, märkt och deklarerat på sätt som myndigheterna bestämt. Om speditören lider skada till följd av att uppdragsgivaren försummat sina åligganden i detta hänseende, av att uppdragsgivaren lastat eller stuvat godset bristfälligt eller av att godset skadat annat gods, skall uppdragsgivaren ersätta skadan. Ansvaret är *oberoende av vållande* och omfattar *hela den skada* som uppkommit, utan beloppsmässiga begränsningar. Speditörens skada kan visa sig i att han blir skyldig att betala ersättning till tredje man.

5. Speditörens panträtt

Kundens huvudförpliktelse är att erlægga arvode för speditörens tjänster. *Speditören har panträtt i gods som är under hans kontroll som säkerhet för samtliga fordringar* hos uppdragsgivaren. Här skall man observera ordet *samtliga*. Det gäller alltså inte bara de fordringar som härrör sig från det aktuella uppdraget. Eftersom denna s.k. *kopplade panträtt* grundar sig på en bestämmelse i NSAB gäller den endast om parterna avtalat om tillämpning av NSAB eller om bestämmelserna eljest binder uppdragsgivaren (se t.ex. *HD 1973 II 30* ovan).

I *HD 1991:99* hotades den finska köparen av konkurs. Den utländska säljaren stoppade godset. Det hade då redan kommit i den finska speditörens besittning. Han skulle förmedla partiet vidare till köparen. Den utländska säljaren hade förbehållit sig äganderätten till godset tills köpeskillingen var betald. Trots det sålde speditören godset för att få tackning för alla sina speditiionsfordringar på köparen, också för äldre uppdrag.

HD konstaterade att speditörens uppdrag bestod i att förmedla varupartiet vidare till köparen. Han hade således inte mottagit varorna på köparens vägnar. Säljaren hade sålunda rätt att stoppa varupartiet. Speditören, som trots detta hade sålt varorna med stöd av en med köparen överenskommen pantklausul ålades att erlægga skadestånd till säljaren.

Om speditören inte kan åberopa panträtt enligt NSAB har han retentionsrätt i godset enligt reglerna i HB och L om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats. Denna retentionsrätt gäller endast fordran på grund av det uppdrag, för vilket godset befinner sig i speditörens kontroll.

6. Reklamation, preskription och procedur

Anmärkningar rörande uppdragets utförande skall göras inom skälig tid. Vid synlig minskning eller skada skall anmärkningen göras genast vid godsets mottagande. Reklamation skall i andra fall göras inom 7 dagar. Dessa regler



gäller både sak- och dröjsmålsskada.

Om godset minskat eller skadats, skall *tan* väckas inom 1 år från det godset utlämnats till mottagaren. Om utlämnandet fördröjts, hela sändningen gått förlorad eller annan skada inträffat, räknas tiden från utgången av en tid om 3 månader från det avtalet slöts. Underlåtenhet att iaktta preskriptionstiden leder till förlust av *tan*.

Meningsskiljaktigheter löses i allmänhet genom *skiljeförfarande*. Om tvisten gäller belopp som är mindre än 20.000 mark eller uppdragsgivaren är en privatperson, löses konflikten genom rättegång vid domstol.

Juha Auramo – Harri Koskinen, Huolinta-*alan käsikirja*, Suomen Huolinta-liikkeiden liitto r.y. (ISBN 952-90-1256-X).

Per Ekelund, NSAB, Nordisk Speditørsforbunds Almindelige Bestemmelser, Danmark 1991 (ISBN 87-574-5920-7).

Kurt Grönfors, Flygtransport på landsväg, JT 1990 592-604.

Ingo Koller, Transportrecht, München 1990 (ISBN 3-406-33689-2).

Jan Ramberg, Spedition och fraktavtal, Lund 1983 (ISBN 91-1-827632-6).



Kapitel 14. Passagerartransporter

I. INLEDNING

I ett historiskt perspektiv har passagerartransporterna relativt sent fångat lagstiftarens intresse. I den mån det överhuvudtaget fanns bestämmelser om passagerartransporter var de närmast modifieringar av motsvarande bestämmelser om godstransporter. I dag skiljer sig de transporträttsliga regler som gäller transport av passagerare i många avseenden från motsvarande regler om transport av gods. Sociala och konsumenträttsliga synpunkter får en allt centralare roll och parallellen till godstransporter upplöses alltmer. Trots detta är reglerna om passagerar- och resgods-transport så fast förankrade i transporträtten, att kännedom om huvudprinciperna i den allmänna transporträtten ofta är en förutsättning för att förstå reglerna om passagerartransport.

I det följande behandlas sjö-, järnvägs- och lufttransporter. (Se statistikuppgifterna i slutet av boken.) Hos oss finns inte särskild lagstiftning som skulle reglera busstransporter. (UNIDROIT:s s.k. busskonvention från 1973 har inte rönt internationell framgång.) Beträffande personskadeersättningen hänvisas till trafikförsäkringslagen. I slutet av kapitlet granskas vissa specialfrågor i samband med paketresor.

II. SJÖTRANSPORTER

1. Lagstiftningen

Stadgandena om transport av passagerare och resgods ingår i SjöL. Till grund för SjöL:s gällande bestämmelser har legat den s.k. *Atenkonventionen* från år 1974. SjöL överensstämmer i stora drag med stadgandena i konventionen. Det oaktat har de nordiska länderna ännu inte ratificerat Atenkonventionen. Orsaken har varit konventionens låga ansvarsbegränsningsbelopp. Genom ett tilläggsprotokoll, det s.k. *Londonprotokollet* 1990, har beloppen höjts. Det kan leda till att de nordiska länderna ratificerar konventionen i sin ändrade lydelse. Aten - Londonlösningen refereras också i det följande.



Största delen av stadgandena i SjöL:s passagerarkapitel är tvingande till fördel för passageraren. I dag kan de inte åsidosättas till nackdel för passageraren vid transport inom Finland, Danmark, Norge och Sverige eller vid transport till eller från dessa länder (jämf. dock den misslyckade formuleringen av SjöL § 188a på finska där det talas om “Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan sisäisessä taikka näiden maiden välisessä liikenteessä”) och inte heller när finsk rätt blir tillämplig enligt internationellt privaträttsliga regler. Om vi med övriga Norden ratificerar Aten-Londonlösningen kommer den att reglera konventionsbunden fart, t.ex. transporter där avgångs- eller bestämmelsehamnen ligger i konventionsstat eller när avtalet träffats i konventionsstat.

Atenkonventionen och Londonprotokollet skall tolkas som ett enda “instrument”. Stat som ratificerat endast Londonprotokollet men inte Atenkonventionen är skyldig att tillämpa Atenkonventionen i dess genom Londonprotokollet ändrade form (Aten-London) i förhållande till de stater som ratificerat Aten-London versionen. Staten är inte skyldig att tillämpa den ursprungliga Atenkonventionen i förhållande till stater som endast ratificerat den ursprungliga konventionen.

För att Aten-London internationellt skall träda i kraft krävs ratifikation av 10 stater.

2. Nyckelbegrepp

För att få en bild av hur transportörens ansvar fungerar bör man känna till vissa nyckelbegrepp som i passagerarkapitlet har sina speciella nyanser. Det är t.ex. stor skillnad i ansvarssummorna om de saker passageraren har med sig på resan betecknas som resgods eller handresgods. Det är också skäl att veta vem som egentligen är transportör och vem som är passagerare i lagstiftningens mening.

Begreppet *transportör* definieras *särskilt för sig* i SjöL:s passagerarkapitel. Transportör är den som mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, åtar sig att med fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods. Det krävs inte att transportören förfogar över fartyg. Det betyder att transportör kan vara t.ex. en researrangör som har för avsikt att hyra ett fartyg. Vanligtvis fungerar researrangören dock som ombud för transportören och faller utanför definitionen.

Transport med vägfärja torde såsom vederlagsfri exkluderas ur bestämmelsernas tillämpningsområde. Däremot kan de i princip bli tillämpliga på fiskaren som transporterar sommargäster.



Passagerare är den som transporteras eller skall transporteras enligt transportavtalet. Tillämpningen av SjöL:s tvingande bestämmelser förutsätter transportavtal, varför bl.a. manskap och oftast fripassagerare inte åtnjuter passagerarskydd. En vederlagsfri transport som inte är av kommersiell natur faller utanför tillämpligheten, t.ex. fall då passagerare gratis följer med en nöjesbåt.

I det s.k. *Marga II* fallet, *HD 1980 II 126*, gick A:s segelbåt, *Marga II*, på grund utanför Hangö. B som var gäst på seglatsen mellan Helsingfors och Hangö skadades då han hjälpte till vid försöken att lösgöra båten från grundet. I domen konstaterades bl.a. att B:s ställning var att jämställa med en passagerares och att passagerarstadgandena i SjöL skulle tillämpas på rättsförhållandet mellan A och B.

Det intressantaste i domen var kanske det klara ställningstagandet att också en *nöjesbåtsägare* är att betrakta som *redare* och att t.ex. bestämmelserna om redaransvarets begränsning och det vidsträckta principalansvaret i SjöL blir tillämpliga också på honom. Hans ansvar kommer sålunda t.ex. att omfatta handlande från sådana personer som hjälper till vid förtöjning av båten, gästas, hamnfunktionärer o.s.v. Se även de nordiska fallen *ND 1973.334* (NHD), *ND 1984.122* (NHD) och *NJA 1978 s. 14*.

Resgods är varje föremål, även *fordon*, som transporteras för passagerares räkning, visserligen förutsatt att det inte sker enligt certeparti eller konossement. Om passageraren har resgodset i sin vård, t.ex. i sin hytt eller i sin bil, utgör det *handresgods*.

3. Avtalets ingående

Vanligtvis uppgörs transportavtalet i skriftlig form. Passageraren ges en färdigt tryckt biljett, där vissa uppgifter fylls i. Biljetten innehåller ofta transportvillkor.

Transportvillkoren i biljetten är typiska standardvillkor, vilkas innehåll den enskilda passageraren knappast kan påverka. Genom den tvingande lagstiftningen garanteras passageraren emellertid ett visst minimiskydd i vissa väsentliga ansvarsfrågor. Konsumentskyddslagstiftningen, framför allt bestämmelserna om jämkning av oskäliga avtalsklausuler, påverkar också tolkningen av passagerartransportavtalet.



4. Parternas skyldigheter

Transportörens skyldigheter mot passagerare motsvarar på många punkter hans skyldigheter beträffande gods. Av passagerartransporternas natur följer givetvis vissa särdrag. Transportören skall sålunda t.ex. sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt för att passageraren och hans resgods transporteras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Transportören skall också i övrigt sörja för passagerarnas bästa.

Såsom vid godstransport är *deviation* tillåten för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

Om transportavtalet gäller bestämt fartyg, får transportören inte enligt de dispositiva bestämmelserna utföra transporten med annat fartyg. Därför innehåller transportvillkoren ofta en klausul, enligt vilken rederiet är berättigat att utföra transporten även med annat än i biljetten nämnt fartyg.

Passagerarens huvudförpliktelse är att erlagga betalning, frakt, för transporten. Om han inte gör detta har transportören retentionsrätt i passagerarens resgods.

Om passageraren överhuvud inte anträder resan eller om han avbryter resan skall han trots det betala transportavgiften. Han undgår sin betalningsskyldighet endast om orsaken är insjuknande eller annan skälig anledning och han underrettat transportören om detta inom rimlig tid. Den avtalade transportavgiften skall nedsättas om transportören medtar annan passagerare i hans ställe. För resa som avbrutits är passageraren i allmänhet skyldig att erlagga s.k. distansfrakt.

Passageraren är därtill t.ex. skyldig att under transporten iaktta transportörens föreskrifter om *ordning* och *säkerhet*. Befälhavaren har i disciplinärt hänseende vida rättigheter. Passageraren är här jämställd med befälhavarens underordnade och befälhavaren har rätt att bruka sådant maktmedel som kan anses försvarligt (Sjöl § 171.3 hänvisar dock till en sedan 1978 upphävd version av SjömansL).

Passageraren får medta resgods i skälig omfattning, men inte utan särskild upplysning resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet, eller som kräver särskild vård. Transportören har rätt att förbjuda passageraren att medta "*farligt*" resgods och har till och med rätt att oskadliggöra eller förstöra det, utan skyldighet att ersätta skadan. Om resgods har orsakat skada och det föreligger vållande på passagerarens sida blir han ersättningsskyldig.

Om transportavtalet avser bestämd person får denna passagerare inte överlåta sin rätt till annan. På t.ex. den här punkten kan *EG-direktivet* om paketresor (D 314/90, art. 4.3) leda till ändringar.

Parternas rätt att häva avtalet har begränsats till vissa klara typfall såsom t.ex. att fartyget har gått förlorat. Vardera parterna har rätt att häva avtalet om det visar



sig att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget, exempelvis p.g.a. krig eller annat väpnat våld. Passageraren har även rätt att häva avtalet om fartygets avgång från avgångsorten väsentligen fördröjs.

5. Transportörens ansvar

Transportören har ett *principalansvar* vid passagerartransporter, såsom vid godstransporter. Ansvaret täcker skador som orsakats av honom själv eller någon för vilken han svarar, d.v.s. anställda och andra medhjälpare.

Om transporten helt eller delvis har utförts av annan än transportören, förblir transportören likväl ansvarig såsom om han själv skulle ha utfört hela transporten. Den *verkställande* transportören ansvarar vid sidan av den *avtalslutande transportören* för sin egen del av transporten. Passagerare som lidit skada, kan fritt välja mot vem han vill rikta sitt skadeståndsanspråk.

Då det på förhand avtalats att en bestämd del av transporten utförs av annan kan transportören dock friskriva sig för det främmande transportavsnittet (Sjöl § 188b).

Transportören har ett tvingande ansvar under en klart avgränsad *ansvarsperiod*. Transportören ansvarar för skada till följd av att passageraren dör eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse *under resan*.

Enligt Sjöl har transportören rätt att friskriva sig från ansvar för tiden innan passageraren går ombord och efter det att han gått iland (Sjöl 188b). Biljetterna innehåller ofta sådana förbehåll. Däremot kan transportören inte med bindande verkan friskriva sig från ansvar för skada som inträffar i samband med själva ombord- eller ilandstigningen. Han svarar sålunda för olycka som beror t.ex. på att landgången är vårdslöst lagd.

Hur skall Sjöl:s angivelse av ansvarsperioden tolkas, d.v.s. vilket är förhållandet mellan uttrycken "under resan" och "för tiden innan" passageraren "går ombord och efter det att han gått iland"? Man har tolkat detta så, att om friskrivning saknas upphör transportörens ansvar ännu inte vid t.ex. det att passageraren har stigit iland, utan fortsätter ännu i terminalen, tills passageraren har gått genom tullkontrollen. Först efter tullproceduren torde passageraren komma i samma ställning som en utomstående person som besöker terminalen.

Ansvarsgrunden vid personskada och skada på handresgods bygger på *culparegeln*. Transportören är ansvarig för person- och resgodsskada p.g.a. händelse under transporten om skadan vållats genom fel eller försummelse av honom själv eller av någon för vilken han svarar. Han bär också ansvar för dröjsmålsskador.



Vid *person- och handresgodsskada* är det fråga om ett *normalt culpaansvar*. Bevisbördan ligger på *passageraren*. Det är inte nog att passageraren visar a) att skadan orsakats genom *händelse under transporten*, och b) *skadans omfattning*. Han skall också visa c) att skadan har orsakats av *vårdslöshet på transportörens sida*. Speciellt det sistnämnda kan medföra svårigheter för passageraren.

Endast om skadan orsakats i samband med *vissa särskilda orsaker*, förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand är bevisbördan omvänd, d.v.s. det blir fråga om ett *presumtionsansvar*. I dessa fall skall *transportören* till sitt fredande *visa*, att skadan inte orsakats genom fel eller försummelse av honom själv eller någon för vilken han svarar.

Då det är fråga om *resgods- eller dröjsmålsskada* bygger ansvaret på *presumtionsregeln*. För att undgå ansvarighet skall transportören visa, att skadan inte har berott på vållande på hans sida.

Hur kommer det sig att grundregeln för passagerarskador bygger på den vanliga culparegeln och inte på t.ex. ett presumtionsansvar som skulle vara förmånligare för en passagerare? Är inte människorna själva i behov av ett bättre skydd än deras gods och resgods? Det är de helt säkert men det har ansetts att en passagerare ombord på ett fartyg har så stor rörelsefrihet att han i första hand själv skall svara för sin säkerhet. Transportören skall inte behöva visa att varken han eller hans folk gjort sig skyldiga till vållande av något slag om passageraren t.ex. sent på kvällen från baren söker sig till sin hytt och bryter benet i den branta trappan. Endast om skadan uppkommer i samband med särskilda risker, såsom förlisning och brand, flyttas bevisbördan från passageraren till transportören.

I den nordiska storolyckan "*Scandinavian Star*" år 1990 omkom 158 passagerare och ett flertal skadades p.g.a. brand ombord på fartyget. Transportörens försäkringsbolag lyckades komma till en frivillig ersättningsuppgörelse med passagerarna och deras efterlevande. På transportörens sida var man villig att på flera punkter tillgodose passagerarintressena utöver vad en strikt tillämpning av SjöL skulle ha förutsatt, mot att undvika långa och dyra rättsliga processer och sannolikt även ytterligare negativ publicitet.

Den här typen av uppgörelser har kallats *katastroffjuridik*. Enligt direktören för det norska försäkringsbolaget Skuld är målsättningen i dessa extrema fall att uppnå en praktisk, snabb och samlad behandling av alla krav och utbetalning av



kompensation, utan att det tas ställning till om det föreligger ansvar och *vem* som är ansvarig. Detta gjordes med hänsyn till de skadelidande och samhället men också för att undvika t.ex. yttre inblandning i form av amerikanska advokaters ("shark lawyers") löften om astronomiska ersättningar.

Transportören kan åberopa lagstadgade *ansvarsbegränsningar* också när det gäller passagerarskador. För *personskador*, d.v.s. död och kroppsskada, är transportörens maximiansvar begränsat till 100.000 SDR per passagerare (c. 600.000 mk). Enligt Aten-Londonlösningen är beloppet höjt till 175.000 SDR (något över 1.000.000 mk). Förutom systemet med maximiansvar finns, såväl i SjöL, Atenkonventionen som Aten-Londonlösningen, för vissa skadetyper stadganden om passagerares självrisk. Enligt SjöL gäller de automatiskt till fördel för transportören. Aten, och Aten-London är förmånligare för passageraren, genom att transportörens rätt att åberopa självrisken förutsätter ett skriftligt avtal mellan honom och passageraren. Begränsningssystemet i SDR kan beskrivas enligt följande:

SDR	SjöL	sjelvr.	Aten-London	sjelvr.
kroppsskada	100.000	—	175.000	—
handresgods	1.300	—	1.800	—
till förvaring				
lämnat resgods	8.000	—	— *	
resgods	2.000	20	2.700	135
bil	8.000	150	10.000**	300
dröjsmål	2.000	20	— ***	—
* Bestämmelser saknas i Aten-London				
** Enligt Aten-London täcker denna ersättning även handresgods i bil.				
*** Varken Aten eller Aten-London, i motsats till SjöL, innehåller bestämmelser om dröjsmålsansvar.				

SjöL innehåller inte närmare föreskrifter om grunderna för beräkning av ersättningen. Här skall tillämpas *SkL:s allmänna principer*. SjöL:s ersättningsbelopp är maximibelopp. Den ersättning som skall erläggas till passageraren eller hans rättsinnehavare kan givetvis, såsom det brukar heta "beroende av omständigheterna i det enskilda fallet", bli lägre än ovan nämnda maximibelopp.



Men det är inte bara dessa maximibelopp som påverkar den ersättning som skall betalas till passagerare eller deras efterlevande. Passagerarersättningarna kan också påverkas av det sjörättsliga *globalbegränsning-institutet* (Sjöl § 12, 15, 16, se även kapitel 9. III. 21. om godstransport). Vid storkatastrofer kan bestämmelserna inskränka passagerarersättningarna.

De gällande globalbegränsningsreglerna (som baserar sig på 1976 års konvention *On limitation of liability for maritime claims*) innebär att passagerarbegränsningarna reduceras gradvis från 100.000 SDR till 46.600 SDR om det är fråga om en totalkatastrof av ett fartyg som enligt sitt certifikat för mer än 250 passagerare. Vid 532 passagerare är ersättningsbeloppet 46.600 SDR. Är passagerarna ännu fler reduceras beloppen ytterligare. De största färjorna mellan Finland och Sverige har en passagerarkapacitet upp till 2.500 personer. Vilket belopp en enskild skadelidande kan få i ett konkret fall kommer att bero på hur många passagerare fartyget kan föra, hur många som har skadats eller avlidit och hur höga skadestånd de andra skadelidande är berättigade att kräva enligt normala skadeståndsrättsliga regler.

I *Scandinavian Star* -olyckan gick den frivilliga ersättningsuppgörelsen klart utöver Sjöl:s ramar. Detta gällde t.ex. ersättningsbeloppen. Maximum 100.000 SDR som motsvarade c. 836.000 NOK åberopades inte. Högsta utbetalda ersättningen var 1.759.250 NOK och i 5 fall utbetalades mer än 1.000.000 NOK. Det har framförts att ersättningarna rörde sig på en nivå som var något över det dubbla jämfört med normala norska ersättningar.

Om passagerare genom sitt *medvållande* har medverkat till skadan kan skadeståndet *jämkas* enligt bestämmelserna i SkL.

På liknande sätt som vid transport av gods gäller stadgandena om frihet från eller begränsning av transportörens ansvar också om talan inte grundas på transportavtalet. Det samma gäller transportörens "folk".

Om det visas, att transportören själv vållat skadan *uppsåtligen eller av grov vårdslöshet* och med insikt att skadan sannolikt skulle uppkomma, har han varken rätt att åberopa ansvarsbegränsningarna eller självriskbestämmelserna.

6. Konfliktlösning

Krav på ersättning för person- och bagageskada eller för försening, får väckas endast av passageraren eller hans rättsinnehavare. Liksom vid godstransport kan talan endast väckas vid de särskilda *sjörättsdomstolar-*



na. Konsumentklagonämnden kan ge *rekommendationer* också i sjö-rättsmål som gäller passageraren/konsumenten.

Allt som inträffar ombord på ett fartyg hör dock inte automatiskt till sjörättsdomstols behörighet. Händelsen skall ha sjörättslig anknytning.

Exempelvis i fallet *HD 1990:63* hade ett fartygs ordningsman misshandlat en passagerare. HD ansåg att den straffrättsliga bedömningen av gärningen inte påverkades av att händelsen inträffat ombord på ett fartyg. Ärendet behandlades i allmän domstol.

Överenskommelser att framtida tvist skall hänskjutas till viss domstol eller skiljemän är enligt huvudregeln förbjudna.

Man får dock *avtala* att talan efter kändens val skall kunna väckas vid *domstol* 1) på den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse, 2) på den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten eller 3) i den stat där kändens har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms rätt. Dylika klausuler förekommer ofta i biljetterna.

Preskriptionstiderna är korta. För att bevara sin talan skall den som kräver ersättning väcka talan inom 2 år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigningen skulle ha ägt rum.

Om passageraren har avlidit efter ilandstigningen skall talan väckas inom 2 år från dödsfallet, men inte senare än 3 år från ilandstigningen.

Enligt *Aten-London* skall passagerare *reklamera* om resgods skadats inom 15 dagar. *SjöL* innehåller inte något sådant reklamationsstadgande.

III. JÄRNVÄGSTRANSPORTER

1. Lagstiftningen

Lagstiftningen om transport av passagerare och resgods med järnväg är inte på samma sätt koncentrerad till en lag, som t.ex. i sjörätten, utan finns i flera författningar och lagar. Vid person- och handresgodsskada tillämpas *lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift* från år 1898 (JvAnsvL). Lagen tillämpas också på skada som förorsakats i trafik med spårvagn (*HD 1945 I 12*). Då det är frågan om dröjsmåls-skador eller skadat resgods tillämpas *JBF*.



Finland har deltagit i *internationellt samarbete* på järnvägsrättens område sedan år 1924, då Finland biträdde det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods, CIV. CIV, är i dag en del av COTIF och revideras med jämna mellanrum (den nyaste versionen är från år 1992).

Förutom ovannämnda fördrag har Finland med Sovjetunionen, numera *Ryssland*, slutit bilaterala avtal om samtrafik mellan järnvägarna. Bestämmelser rörande rättsförhållandet mellan passageraren och järnvägen ingår i den till avtalet fogade *tariffen för resande, expressgods och gods vid samtrafiken mellan finska och Rådsförbundets järnvägar* av år 1948. Tariffen revideras regelbundet, den senaste versionen är från år 1991.

Även om lagstiftningen är spridd på flera källor är dess huvudprinciper i stort överensstämmande. I det följande kommer huvudvikten att läggas vid personskador.

Tillämpningsområdet för de olika regelsystemen bildar ett ganska komplicerat mönster. Järnvägens ansvar för skada som inträffar inom sådan stats område som är bunden av COTIF-konventionen bedöms enligt CIV. Den blir tillämplig då olyckan har inträffat medan passageraren befinner sig i järnvägsvagnen eller stiger på eller av en sådan vagn, under förutsättning att för transporten har utfärdats *internationell biljett* som berör minst två fördragsstaters område.

CIV tillämpas inte på finska medborgare eller personer som stadigvarande uppehåller sig i Finland och som drabbats av olycka som inträffat på finskt territorium. I dessa fall bedöms ansvarsfrågorna enligt JvAnsvL.

Såväl CIV som CIM (om godstransport) tillämpas på transport som sker på *vissa linjer*, vilka är upptagna i Centralbyråns lista. Sålunda kan det även bli fråga om annan än järnvägstransport, t.ex. transport på buss- eller båtlinje som kompletterar järnvägstransporten.

Om olyckan inträffar i Finland och CIV eller samtrafiktariffen tillämpas på befordran, kommer finsk rätt att komplettera fördragens innehåll. Nationell rätt tillämpas då fördragen inte innehåller närmare bestämmelser om t.ex. hur skadeståndets storlek vid personskador närmare beräknas eller huruvida dröjsmålsskador ersätts o.s.v. (CIV art. 9, Samtrafiktariffen art. 43).



2. Transportavtalet och transportplikten

Järnvägens *transportplikt* omfattar transport av passagerare och resgods. Om det finns lämplig transportkapacitet, är järnvägen skyldig att transportera passagerare och resgods med i tidtabellen angivna persontåg under förutsättning att transporten inte hindras av omständighet, som järnvägen inte kan undvika och som den inte är skyldig att undanröja (JBF § 6, CIV art. 4). Järnvägen har viss rätt att vägra transportera t.ex. berusade personer.

Passageraren har rätt att utan extra betalning ta med sig *handresgods* i rimlig mängd. Han har också rätt att medta *resgods* som inlämnas till järnvägen för transport. Vid transport enligt CIV utfärdas ett resgodsbevis över inskrivet resgods. Det innehåller motsvarande uppgifter som biljetten.

Vid inrikestransport anses *transportavtalet* ha uppkommit då passageraren börjar sin resa med järnvägen. Transportavtalet anses automatiskt har ingåtts på de villkor som bestäms i JBF och i gällande allmänna villkor.

Vid internationell transport krävs ett internationellt transportdokument. Det bör innehålla vissa uppgifter såsom avgångs- och ankomststation, transportväg o.s.v. På biljettens omslag har de s.k. användningsvillkoren tryckts och de innehåller bl.a. en hänvisning till CIV. Biljetten har begränsad giltighetstid. Om biljetten inte används återbetalas transportavgiften under vissa förutsättningar (JBF § 73, CIV art. 25, Samtrafiktariffen art. 2(5)).

3. Järnvägens ansvar

31. Skada på person och handresgods

Om passagerare avlider eller skadas eller om handresgods skadas, ansvarar järnvägen oberoende av vållande såväl enligt JvAnsvL som CIV. *Ansvarsgrunden* bygger på *strikt ansvar* med vissa undantag. Den skadelidande behöver endast visa att skadan sammanhänger med järnvägsdrift och givetvis skadans storlek. Han behöver inte visa vad skadan närmare beror på. Enligt JvAnsvL är järnvägen ansvarig för personskada om inte järnvägen visar att skadan 1) förorsakats uppsåtligen eller genom *vållande* av den dödade eller *skadade själv*, 2) förorsakats genom *utomstående vållande* ("stannar annan i järnvägens tjänst ej anställd person till last, utan att järnvägens förvaltning eller betjäning tillika bär skuld till skadan") eller 3) uppstått genom *övermäktig tilldragelse* eller annan händelse som inte står i samband med järnvägsdriften. Här torde det närmast vara fråga om exceptionella naturtilldragelser, häftiga stormar o.s.v.



Skadeståndets storlek kommer närmare att bestämmas genom SkL:s allmänna principer. Vår lagstiftning innehåller *inte* stadganden om *ersättningsmaximum* utan skadeståndsskyldigheten är i princip obegränsad.

Vid skada på *handresgods* är det strikta ansvaret inskränkt till skada genom eld eller driftsolycka.

Reglerna om *jämkning* av skadeståndet avviker från de vanliga skadeståndsrättsliga reglerna och ter sig i dag föråldrade (JvAnsvL § 6). De är stränga mot passagerarna. Medvällande leder ofta till att passageraren helt går miste om ersättning.

Saxén (Skadeståndsrätt, 1975) har kritiserat bestämmelsen. Som exempel på att stadgandets verkan kan vara obilligt mot efterlevande anför han ett HD-fall från 1950, *HD 1950 II 465*.

I lokaltåget från Helsingfors stod A i en järnvägsvagns främre plattform med händerna i byxfickorna. När tåget i hög fart anlände till Riihimäki station slungades A i en kurva ut genom den öppna vagnsdörren och dog. A:s anhöriga fick ingen ersättning av staten då skadan ansågs bero på A:s eget vållande.

CIV:s bestämmelser om järnvägens ansvar följer i huvudsak samma principer som JvAnsvL och bygger sålunda på *strikt* ansvar med vissa undantag. Enligt CIV skall den som kräver skadestånd visa att den skadeorsakande händelsen sammanhänger med järnvägsdrift. Om det är klart att så är fallet, blir järnvägen ansvarig även om den närmare anledningen inte kan utrönas. I det strikta ansvaret finns *vissa undantag* enligt liknande linjer som i JvAnsvL.

Endast i de fall järnvägen kan visa att skadan har orsakats av någon av följande händelser, kan den gå fri från ansvar:

- 1) Skadan beror på *omständighet* som *utifrån* inverkat på järnvägsdriften och som järnvägen inte trots långt driven omsorg har kunnat undvika eller förebygga. Det är t.ex. fråga om naturhändelse, såsom att en häftig storm vräkt ett träd över spåren o.s.v.
- 2) Skadan har orsakats genom vårdlöst beteende av den *skadade själv*.
- 3) *Tredje mans* skadliga inverkan på järnvägsdriften kan utgöra en ansvarsfriande omständighet. Här kan det t.ex. vara fråga om att en bil kört genom bommarna i en korsning och kolliderat med tåget eller att åverkan gjorts på rälsen. Om järnvägen inte rimligen kunnat förutse händelsen eller på lämpligt sätt kunnat avvärja den och inte heller rimligen kunnat upptäcka den så tidigt, att det gått att förhindra de skadliga effekterna, går järnvägen fri från ansvar (CIV art. 26).



Skadeståndets omfattning kommer närmare att bestämmas genom den nationella rätten. *Konventionen uppställer inte någon maximigräns* för ersättningsbeloppen vid personskada. Däremot finns en *minimigräns*. Den nationella rätten kan inte föreskriva en övre gräns för ersättningen som är lägre än 700.000 SDR (CIV art. 30).

Om passagerare avlidit ersätts enligt CIV direkta kostnader såsom bl.a. liktransporter, begravningskostnader och skadestånd åt den som har rätt till underhåll eller underhållsbidrag. Om passageraren tillfogas kroppsskada eller eljest utsätts för kroppsligt eller själsligt men, ersätts bl.a. vård- och transportkostnader samt gottgörelse för inkomstbortfall till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga o.s.v. Det är nationell lag som avgör om ersättning kommer att utgå för exempelvis själsligt lidande, sveda och värk samt förändring av utseende eller varför inte "loss of expectations of life" och "loss of amenities of life".

För *handresgods* är ersättningsmaximum enligt konventionen 700 SDR per passagerare (CIV art. 31).

32. Dröjsmålsskada

Våra nationella bestämmelser om passagerares dröjsmålsskada är oförmånliga för passageraren. Järnvägen är inte skyldig att ersätta skada till följd av att tåg fördröjs, tågtur inställs eller vidare anslutning saknas.

Dröjsmålsskador regleras i CIV-transporter av nationell rätt. Det betyder att en CIV-passagerare i Finland inte får sin dröjsmålsskada ersatt, däremot kan en finsk CIV-passagerare i t.ex. Sverige få ersättning inom ramen för de svenska nationella normerna.

33. Ansvar för resgods

Järnvägens ansvar för resgods som inlämnats till befordran följer vid såväl internationell som inrikestransport i huvudsak samma principer som gods. Till exempel ansvarsgrunden och konverteringen av dröjsmålsskada till sakskada är liknande.

Ansvarsmaximum är olika vid nationella och internationella transporter. Enligt JBF följer ansvarsmaximum vid *sakskada* samma regler som godsskada, d.v.s. max. 200 mk per kilo. I CIV (art. 38) är maximum för bevisad skada 40 SDR per kilo eller 600 SDR per enhet. Om skadans storlek inte visats, är motsvarande belopp 10 SDR respektive 150 SDR.



Beträffande *dröjsmålsskador* finns dock olikheter. Enligt JBF ersätts den uppkomna dröjsmålsskadan med högst 125 mk per försändelse, medan ersättningen för fördröjt gods begränsas till fraktens dubbla belopp. Utlämnas resgodset inte inom tre dygn efter det att passageraren har frågat efter det, kan passageraren kräva ersättning som om resgods hade försvunnit. För bilar är ansvaret enligt CIV (art. 41) begränsat till 8.000 SDR.

På liknande sätt som när det gäller gods har också *avsändaren ansvar* mot järnvägen för exempelvis skada som resgodset förorsakar.

I regleringen av såväl nationella som internationella järnvägstransporter återfinns den traditionella bestämmelsen om att *rätten till ansvarsbegränsning bortfaller* vid uppsåt eller grov vårdslöshet (JBF § 66, CIV art. 42).

4. Konfliktlösning

Reaktionstiderna är korta såväl vid nationella som internationella transporter. Det gäller såväl reklamation som preskription. Vid personskada och skada på handresgods skall talan väckas inom 2 år, för resgodsskada enligt JBF (§ 82) inom 1 år. Enligt CIV (art. 55) är preskriptionstiden 3 år.

IV. LUFTTRANSPORTER

1. Lagstiftningen

I flygtrafiken har passagerartransporterna alltid varit centrala. Detta syns även i den konventionsbaserade lagstiftningen. Passagerartransporterna är utförligt reglerade redan i den ursprungliga Warszawakonventionen från 1929.

Frågan om tillämplig lagstiftning på passagerartransporter är – på liknande sätt som vid godstransporter – ur en aspekt okomplicerad, ur en annan i dag högst komplicerad. Att valet av tillämpliga stadganden i princip är enkelt beror på att regleringen är koncentrerad till en konventionsbaserad lag, hos oss LTL (= Warszawa + Montreal 3, 4). Den är inte kringstridd i flera fördrag, lagar och författningar, såsom i järnvägsrätten. Komplikationerna beror på att flera versioner av Warszawa-konventionen för tillfället är internationellt ikraft. Vissa länder har endast ratificerat den ursprungliga konventionen, där ansvarsmaxima är mycket låga. Andra har ratificerat konventionspaketen från 50- och 60-talet. Fin-



land hör till den tredje gruppen som ratificerat de nyaste versionerna, Montrealprotokollen 3 och 4 från år 1975. Det innebär att tillämpningsmönstret internationellt sett är mycket komplicerat. Genom att allt fler stater ratificerar Montrealprotokollen 3 och 4 "lever" tillämpningssituationen hela tiden. I det följande ges mest utrymme åt den nyaste konventionsversionen, som hos oss i dag reglerar nationella transporter.

(Konventionen har 1.4. 1990 ratificerats av 21 stater, bland dem Finland, Danmark, Norge och Sverige, ikraftträdande förutsätter 30 stater). EG har även visat ett visst intresse för flygtransporter vilket t.ex. kommit till uttryck genom förordningen om överbokning (R 295/91/FFC).

Då en stor del av bestämmelserna om passagerar- och godstransporter är gemensamma, genomgås de inte här på nytt. Det gäller t.ex. stadgandena om medvållande, anmärkningar, väckande av talan, forum o.s.v.

2. Avtalets ingående

Biljetten är i princip ett bevis att transportavtalet ingåtts. Den skall enligt LTL innehålla vissa närmare bestämda uppgifter, bl.a. avgångs- och bestämmelseort. Men biljett behöver inte utfärdas om uppgifterna kan registreras på annat sätt, t.ex. med hjälp av ADB.

Förutom de i lagen reglerade uppgifterna innehåller biljetten vanligtvis antingen en hänvisning till transportörens *allmänna transportvillkor*, vilket hos oss är vanligt vid inrikestransporter, eller så finns särskilda avtalsvillkor tryckta i biljetten med vidare hänvisning till bolagets transportvillkor (se den bilagda biljetten). IATA har haft stort inflytande vid utformande av såväl transport- som avtalsvillkoren. Dessa är sålunda oberoende av flygbolag internationellt sett tämligen enhetliga. Trots det kan giltigheten av vissa villkor ifrågasättas både som direkt stridande mot den tvingande lufträttsliga lagstiftningen och ur konsumenträttslig synvinkel.

I t.ex. ett fall från den *tyska högsta domstolen* (BGH 20.1.1983) hade Verbraucherschutzverein e.V. Berlin väckt talan mot Deutsche Lufthansa om bl.a. giltigheten av vissa biljettvillkor. Enligt IATA biljettvillkoren punkt 9 är bl.a. tidsangivelserna i biljetten och tidtabellen inte garanterade och ingår inte som del i befordringsavtalet. Vidare ansvarar flygbolaget inte för anslutningsförbindelser.



BGH fann bl.a. att klausulen uteslöt varje ansvar för anslutningsförbindelser och från förpliktelsen att följa tidtabellerna. Klausulen var stridande mot Warszawakonventionen. Sedermera sanerade Lufthansa sina befordringsvillkor. Andra bolag har dock bibehållit villkoren oförändrade.

Enligt den äldre *LBL* (Warszawa–Haag) är transportören inte berättigad att åberopa begränsningarna i ansvarsskyldighetens omfattning om biljett inte har utfärdats eller om den inte innehåller de i lagen angivna uppgifterna. Denna bestämmelse har sitt ursprung i Warszawakonventionen och tanken bakom den är, att meddelandet om transportörens begränsningar skall intas i biljetten för att passageraren skall kunna gardera sig mot transportörens begränsade ansvar genom att t.ex. teckna en reseförsäkring.

3. Transportörens ansvar

Transportörens *ansvarsperiod* vid personskada täcker skador som inträffar p.g.a. händelse ombord på flygplanet eller när passageraren går ombord eller lämnar planet (LTL § 17, perioden motsvarar *LBL* § 18). Detta har ansetts innebära att transportörens tvingande ansvar börjar då passageraren går ut genom terminalens dörr till flygfältet och upphör på motsvarande sätt när han går in i terminalen.

T.ex. skador som inträffar i flygterminalen faller inte in under transportörens tvingande ansvarsperiod, utan ansvaret bärs av "upprätthållaren av flygstationen", t.ex. i Helsingfors–Vanda är det luftfartsstyrelsen.

I fallet *HD 1989:114* halkade en passagerare och skadade sig på terminalens hala parkettgolv. Svarande åberopade vållande på passagerarens sida bl.a. med motiveringen att passageraren haltade p.g.a. invaliditet och att hon använt läderbottnade skor med 3-3,5 centimeter höga klackar.

RR och HovR accepterade svarandes argumentering.

HD däremot ålade luftfartsstyrelsen att ersätta den uppkomna skadan enligt normala skadeståndsrättsliga regler. Under målets gång framgick att år 1985 hade anmälts 62 halkningsolyckor till luftfartsstyrelsen. HD konstaterade bl.a. att luftfartsstyrelsen ansvarade för att flygstationen var planerad och byggd på ett för allmänheten betryggande sätt. Därvid skulle beaktas att det finns människor "som på grund av sjukdom, skada, lynne eller annan orsak rör sig på ett avvikande sätt".



Ansvarsgrunden i LTL innehåller en *radikal nyhet*, transportören bär ett *strikt ansvar* för personskada. Det finns ett enda egentligt *undantag* i det strikta ansvaret, nämligen personskada som *uteslutande* orsakats av *passagerarens hälsotillstånd*. Som exempel på hur stadgandet skall fungera, har anförts fallet med passageraren som avlider av hjärtattack. Om flygningen förlöpt helt normalt skall transportören inte ansvara för skada p.g.a. passagerarens död. Döden skulle m.a.o. anses bero "uteslutande av passagerarens hälsotillstånd". Om hjärtattacken däremot framkallats av en under flygningen hotande fara är situationen en annan. Orsaken är inte "uteslutande passagerarens hälsotillstånd". Transportören blir skadeståndsskyldig. På liknande sätt blir transportören ansvarig om tryckluftssystemet inte fungerar klanderfritt och orsakar att en latent sjukdom bryter ut o.s.v.

En uppmjukning av transportörens ansvar erbjuder stadgandet om *jämkning* p.g.a. passagerarens medvållande som också finns i LTL (§ 21). I stadgandet talas om att skadeståndet *skall* jämkas, inte kan jämkas, såsom i SkL 6:1.

Skolexempel på passagerarens medvållande är den berusade passageraren som faller i trappan och passageraren som trots uppmaning inte fäster sitt säkerhetsbälte. Ersättningen skall jämkas och beroende av omständigheterna eventuellt helt förvägras (se t.ex. 5 AfL s 108, USAvRep. 1949 s 54). Samma princip gäller enligt LBL (§ 22) dock med formuleringen "kan".

Grunden för transportörens ansvar i den äldre LBL bygger på *presumtionsansvar*. För att frita sig från ansvar, skall transportören visa, att såväl han som hans anställda och medhjälpare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidta sådana åtgärder.

I praktiken närmar sig detta culpaansvar dock ett strikt ansvar. Det är svårt för en transportör att visa, att han verkligen vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan. I t.ex. den s.k. Bodö-olyckan i vilken 4 passagerare omkom, *HD 1985 II 132*, förblev orsaken till olyckan okänd.

När det gäller *dröjsmålsskador* bygger transportörens ansvar fortfarande på *presumtionsansvar* (LTL § 20, LBL 20).

S.k. *överbokningar* är ett problem som är besläktat med dröjsmål. Genom att flygbolagen inlöser oanvända biljetter inom en viss tid och genom att passageraren utan avgift kan reservera plats, är det inte ovanligt att passagerare som bokat plats till ett visst flyg inte använder sig av sin bokning utan tar ett annat flyg som visar sig vara lämpligare (det s.k. no show-fenomenet). Det har lett till att flygbolag systematiskt överbokar sina plan med risk att vissa passagerare med bekräftade platsreservationer inte ryms med. (Man talar om *denied boarding*.) I



dessa situationer strävar flygbolagen att så fort som möjligt ordna dessa passagerares resa till det avtalade rese målet. Vissa bolag har också gemensamt överenskommit att utbetala en viss standardiserad ersättning, oberoende av om passageraren förorsakats ekonomisk skada eller inte genom det eventuella dröjsmålet.

Genom EG:s förordning (F 295/91/EEC) har ersättningarna inom EG fastställts till viss nivå; t.ex. 150 ECU om resan är upp till 3 500 km och 300 ECU om resan är längre än 3.500 km. Fördröjs framkomsten i det första fallet mindre än 2 timmar och i det andra mindre än 4 timmar kan ersättningen reduceras med 50 %. Därutöver skall ersättning utbetalas för kostnader för t.ex. telefon, telefax, mat, hotell o.s.v. Förordningen trädde i kraft i april 1991.

Ansvarsbegränsningarna i LTL för personskada är 100 000 SDR. Dröjsmålsskadorna är begränsade till 4 150 SDR per passagerare. Ansvaret för resgodsskada eller -dröjsmål begränsas till 1 000 SDR per passagerare. Det görs inte längre någon skillnad mellan resgods och handresgods.

Förhöjningarna är betydliga i förhållande till det äldre konventionspaketet. Enligt LBL var motsvarande belopp för personskador och passagerares dröjsmål 16 000 SDR, inskrivet resgods 17 SDR per kg, handresgods 332 SDR per passagerare.

Som motvikt till de förhöjda ersättningsbeloppen och den strängare ansvarsgrunden infördes också för passagerartransporternas del bestämmelsen enligt vilken transportören kan åberopa *ansvarsmaxima oavsett vilken grund för ansvarighet* som åberopas (LTL § 24). I princip är alltså ansvarsmaxima avsedda att hålla *också* vid uppsåt och grov vårdslöshet. (Jämf LBL § 26 som innehåller den traditionella civilrättsliga principen om att rätten till ansvarsbegränsning faller bort vid uppsåt och grov vårdslöshet.) P.g.a. att Montreal 3 och 4 ännu inte internationellt trätt ikraft och p.g.a. att de nationella ansvarsbeloppen är relativt höga har stadgandet i hela dess vidd ännu inte testats i praxis. Jämför dock uppgörelsen i "Scandinavian Star"-olyckan (ovan punkt II.5.) där flera utbetalade ersättningar översteg 100 000 SDR.

4. Konfliktlösning

Stadgandena om konfliktlösning är i huvudsak gemensamma för passagerar- och godstransporter. Reklamations- och preskriptionstiderna är korta. Vid resgodsskada bör *reklamation* ske genast eller senast inom 7 dagar, vid dröjsmål av resgods inom 21 dagar. Överskrids tiden förlorar passageraren rätten att väcka talan. *Preskriptionstiden* är 2 år.



Passageraren har rätt att *väcka talan* förutom vid samma domstolar som vid transport av gods även vid domstol i konventionsstat där transportören har kontor och där passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt (LTL § 28 mom. 2).

V. PAKETRESOR OCH TRANSPORTANSVARET

Hos oss regleras rättsförhållandet mellan en passagerare/resenär och en researrangör genom *de allmänna sällskapsresevillkoren* från 1990. Villkoren är *standardvillkor* som godkänts av resebyråföreningen. Transporter ingår vanligtvis som en del av en paketresa. Men i en paketresa ingår också mycket annat, såsom inkvartering, rundturer o.s.v. Genom villkoren regleras endast *researrangörens* ansvar, inklusive hans ansvar för transportavsnittet, inte transportörens ansvar. Villkoren kan givetvis inte inskränka passagerarens rättigheter i förhållande till en transportör. Som vi ovan konstaterat baserar sig dessa rättigheter i huvudsak på tvingande rätt.

En *researrangör* ansvarar för sina underleverantörer, också för självständiga transportörer. Hans ansvar är inte alltid likadant som transportörens. Det kan vara likadant men det kan också i vissa situationer vara *strängare*. Det finns tillfällen när det är förmånligare för en passagerare att vända sig med sina ersättningskrav mot researrangören än att vända sig direkt mot transportören och åberopa dennes lagstadgade ansvar. Detta kan gälla t.ex. dröjsmålsskador p.g.a. att en reseavgång uppskjutits. I sällskapsresevillkoren stadgas visserligen att vid skada som inträffar under luft- eller sjötransport skall LTL och SjöL beaktas (punkt 16.3.). Men passageraren har trots detta stadgade rätt till prisavdrag av arrangören om resan inte motsvarar det som utlovats (punkt 16.1). När resan t.ex. förkortas tidsmässigt skall researrangören sålunda ersätta skadan genom prisavdrag. Avdraget beräknas utgående från förkortningens längd. Konsumentklagonämnden har utformat en klar ersättningspraxis. Förkortas en 7-dagars resa med 1 dag, är ersättningen 1/7 del av resans pris, förkortas resan med 2 dagar är ersättningen 2/7 delar o.s.v. Små förkortningar beaktas inte.

Principerna har fått ett auktoritativt godkännande genom *HD 1985 II 86*.



En 7-dagars resa till Rimini förkortades med 1 dag p.g.a. flygbolagets ruttomläggningar. Orsaken till omläggningarna var ett av myndigheterna utfärdat flygförbud för alla DC-10 plan. Plantypen hade råkat ut för vissa katastrofala flygolyckor och förbudet var en säkerhetsåtgärd. Researrangören menade att det var fråga om force majeure för flygbolaget. Därför skulle också arrangören vara fri från ansvar.

HD accepterade inte arrangörens argumentation, utan konstaterade att arrangören inte visat att "presterande av avtalsenlig resetjänst under ovan beskrivna förhållanden skulle för bolaget ha varit övermäktigt". Arrangören var alltså ansvarig. Ersättningen uppgick till 1/7 av resans pris, i och för sig inte mycket, men en hel del när man beaktar antalet passagerare i en DC 10 kan uppgå till 280.

Ser man närmare på *transportörens* eventuella ansvar för liknande reseförkortningar är mönstret ett annat. Transportören bär ett presumtionsansvar, han ansvarar om han inte kan visa att han och hans folk "vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan". I HD-fallet berodde skadan på av myndighet utfärdat flygförbud. Handlingarna i målet pekar på att flygbolaget gjort vad det kunnat för att undvika skadorna. Transportören skulle m.a.o. sannolikt ha varit ansvarsfri i en situation där researrangören var ansvarig.

Se även *HD 1990:74* som gäller arrangörens upplysningsplikt om vissa transportbegränsningar. En passagerare förvägrades rätt att delta enbart i sällskapsresans returresa. Han köpte ny flygbiljett och krävde ersättning för kostnaderna. Researrangören åberopade bestämmelserna om internationella beställningsflyg.

HD konstaterade bl.a. att då resevillkoren saknade information om begränsningen och arrangören inte heller på annat sätt upplyst om den, kunde han inte åberopa begränsningarna gentemot passageraren. Arrangören var skyldig att ersätta passagerarens skada.

I detta fall föreligger dock ingen konflikt mellan hur researrangören och transportören skulle ha svarat. Om transportören själv sålt biljetterna till passageraren utan att ge information om begränsningen, skulle passageraren ha haft samma rätt till ersättning. En säljare skall tillhandahålla korrekt information om de tjänster han bjuder ut.

Inom *EG* har utfärdats ett *direktiv om paketresor* som stadgar vissa minimikrav. Dessa får överskridas till konsumentens fördel (D 90/314/EEC). Direktivet kommer sannolikt att hos oss leda till särskild lagstiftning om paketresor och



medföra vissa materiella ändringar i gällande sällskapsresevillkor, speciellt i fråga om t.ex. prishöjningar och resenärens rätt att överlåta bokning.

Kurt Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerartransport, Stockholm 1987 (ISBN 91-1-867182-9).

Matkailun juridiikkaa, Toim. Eilavaara–Utriainen, Mänttä 1988 (ISBN 951-640-364-6).

NOU 1991:1 A, "Scandinavian Star"-olykken, 7 april 1990. Hovedrapport (ISBN 82-583-0180-2).

NOU 1991:1 B, "Scandinavian Star"-olykken 7 april 1990, Vedlegg (ISBN 82-583-0181-0).

Lena Sisula-Tulokas, Dröjsmålssakor vid passagerartransport, Helsingfors 1985 (951-640-276-3).

BILAGOR

Bilaga 1.

Import och export enligt transportsätt år 1990										
Sjötransport					Annan transport					
Båt	Bil	Släp- vagn	Tåg	Summa	Lands- väg	Järn- väg	Flyg	Annan	Trans- porter sammanl.	
Import										
1000 t	31227	773	1013	337	33351	880	4300	22	1845	40398
milj.mk	40615	13640	29550	2592	86397	1926	4806	6984	4386	104499
Export										
1000 t	16725	832	1106	507	19170	517	1531	11	2	21230
milj.mk	50785	10725	17507	1815	80832	4273	10264	4703	3395	103468

Baserar sig på statistikcentralens uppgifter

Bilaga 2.

Inrikes persontransportarbete 1990 angivet i Mrd person/km	
Järnvägstrafik	3,3
Spårvägs- och metrotrafik	0,3
Busstrafik	8,5
Fartygstrafik	0,1
Flygtrafik	1,0

Baserar sig på statistikcentralens uppgifter

Shipper

BILL OF LADING

B/L No.

for Port to Port Shipment
or Combined Transport

Reference No.

Consignee

Notify address



FINNCARRIERS OY AB
P.O.Box 197
SF-00181 HELSINKI, FINLAND

Telephone 134 311 Telex 122882
Telefax 13431200,
13431300

Pre-carriage by Place of receipt

Vessel Port of loading

Port of discharge Place of delivery

Marks and Nos.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement
----------------	---	--------------	-------------

Particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc.

RECEIVED the goods as specified above according to Shipper's declaration in a apparent good order and condition — unless otherwise stated herein — weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown for carriage from: the place of receipt or port of loading to the port of discharge or place of delivery, whichever is respectively applicable.

The contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the terms, conditions, exceptions, limitations and liberties set out in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Bill of Lading and operative on its date of issue. Except for live animals, and goods which are stated herein to be carried on deck and are so carried, these Standard Conditions of Carriage incorporate, insofar as no provisions contained in any international convention or mandatory national law apply to the carriage by sea, in respect of the sea portion of the transit, the Hague Rules contained in the Brussels Convention dated 25th August 1924 and any compulsorily applicable national enactment of either the Hague Rules as such or as amended by the Hague-Visby Rules contained in the Brussels Protocol dated 23rd February 1968.

A copy of the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable hereto (which are, as regards the performance of the Contract and basic liability with respect to combined transport, based on Combiconbill adopted by BIMCO in January 1971) may be inspected or will be supplied on request at the office of the Carrier or of the Carrier's principal agents. The Shipper accepts these Standard Conditions on his own behalf and on behalf of the Consignee and/or the Owner of the goods and warrants that he has authority to do so.

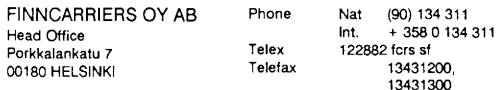
IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to be void.

Freight payable at

Place and date of issue

Number of original Bs/L

Signature



European Services
(including Finanglia Ferries Ltd Oy's ro-ro-service)

Overseas Services

These Standard Conditions of Carriage shall apply to every contract concluded with the Carrier for the performance of the entire transport as undertaken by the Carrier, whether evidenced by the issuance of a document or not.

III. CARRIER'S LIABILITY

10 Basic Liability

1 The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods occurring between the time when he receives the Goods into his charge and the time of delivery.

2 The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:

- The wrongful act or neglect of the Merchant.
- Compliance with the instructions of the person entitled to give them.

c) The lack or insufficiency of or defective condition of packing in the case of Goods, which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not

d) Handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant.

g) Strikes or lock-outs or stoppage or restraints of labour from whatever cause whether

h) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier.

- i) Any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

3 Where under sub-clause (2) the Carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall not be liable to the extent that those factors for which he is liable under this clause have contributed to the loss or damage.

4 The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes, or events, specified in (a), (b) and (i) of sub-clause (2) shall rest upon the Carrier.

When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes, or events, specified in (c) to (h) of sub-clause (2), it

- shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of the causes or

events.

- #### 11 The Amount of Compensation

compensation shall be calculated by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered to the Merchant in accordance with the Contract of Carriage or should

- 2 The value of the Goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there

be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and

3 In combined transport, where the stage of carriage, where loss or damage occurred, is not known, or is known, but no international convention or national law is applied by virtue of

known, or is known, but the international convention of national law is applied by virtue of clause 13, compensation shall not exceed 2 SDR's per kilo of gross weight of the goods lost or damaged. A SDR means Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

- 4 Higher compensation may be claimed only when the value of the Goods declared by the Consignor is exceeding the limits laid down in this clause and, with the consent of the Carrier,

In any event the Carrier shall be entitled to full freight for any Goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

1 Times shown in timetables, sailing plans or elsewhere are approximate and not guaranteed. They are not to be considered part of the Contract of Carriage and are subject to change.

- 2 The Carrier accepts liability for consequential loss, other than loss of or damage to the Goods, only in so far as mandatory rules to this effect are applicable. In such case delay in delivery of the Goods shall be considered as existing only if it is proved that delivery of the Goods has not

3 If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the Goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the

transport or to the value of the Goods as determined in Clause 11, whichever is least.

- 1 Notwithstanding anything provided for in clauses 10-11 of these Standard Conditions if it can be proved where the loss or damage occurred, the Carrier, and/or the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law which provisions

b) would have applied if the Merchant had

Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof a Bill of Lading or any particular document which must be issued if such International Convention or national law shall apply except that under no circumstances shall the Carrier's liability extend to live animals and/or goods that are stated to be carried on deck and are so carried.

- 2 Insofar as the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, dated 25th August, 1924, do not apply to carriage by sea by virtue of the foregoing provisions of this Clause, the liability of Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by that convention. The Hague Rules shall also determine the liability of the Carrier in respect of carriage by inland waterways if such carriage were carriage by sea. Furthermore, they shall apply to all Goods carried on deck subject to Clause 7 (2).

14 Defences and Limits for the Carrier and Servants etc.

- 1 The defences and limits of liability provided for in these Standard Conditions shall apply in any action against the Carrier for loss of or damage to the Goods whether the action be founded in contract or in tort.
- 2 Any legal action or suit in respect of matters arising out of the Contract of Carriage shall be brought against the Carrier, and not against other parties.
- 3 If, notwithstanding sub-clause 2 above, any action is brought directly against a servant, agent or independent contractor, including stevedores or any of those referred to in sub-clause (2) of clause 5, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability, which the Carrier is entitled to invoke under these Standard Conditions, as if they were expressly made for his benefit and in entering into any Contract of Carriage the Carrier does so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such persons who shall to this extent be or be deemed to be parties thereto.
- 4 Furthermore, should any such action be brought against such parties, contrary to sub-clause 2 above, the Merchant or Merchants shall indemnify the Carrier for any amount recovered from such servant, agent or independent contractor, in excess of any limitation, or contrary to any defence or exclusion of liability contained in the Contract of Carriage.
- 5 In any case the aggregate of the amounts recoverable from the Carrier and his servants, agents or independent contractors, including stevedores and any of those referred to in sub-clause (2) of clause 5, shall in no case exceed the limits provided for in these Standard Conditions.

IV DESCRIPTION OF GOODS

15 Carrier's Responsibility

The Document evidencing the Contract of Carriage shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier of the Goods as therein described in respect of the particulars which the Carrier had reasonable means of checking. In respect of such particulars proof to the contrary shall not be admissible when the Document has been transferred to a third party acting in good faith.

16 Shipper's Responsibility

The Shipper shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the Carrier, of the description of the Goods, marks, numbers, quantity and weight, as furnished by the Shipper and he shall indemnify the Carrier against any loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability hereunder to any person other than the Shipper.

V FREIGHT AND LIEN

17 Freight

- 1 Freight shall be deemed earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid in any event and is non-refundable. Pre-payable freight and charges shall be payable at the latest upon receipt of the Goods by the Carrier and freight and charges, if any, payable at destination shall be payable at the latest on the date when the Goods are delivered or should have been delivered. Interest at 16 per cent per year or, in the event of mandatory national provisions, at such other rate that is compulsorily applicable, shall run from the date when freight and charges are due.
- 2 The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulations exist or if it is applicable the following clause to apply:
If the currency in which freight and charges are quoted is devalued or an alteration in the rate of exchange occurs with the same effect as a devaluation between the date of the Contract of Carriage and the date when freight and charges are payable, then all freight and charges shall be automatically and immediately increased in proportion to the extent of the devaluation of the said currency.
In case the Carrier has consented to payment in another currency than the above mentioned currency, then all freight and charges shall - subject to the preceding paragraph - be paid at the highest selling rate of exchange for bankers' sight draft current on the day when such freight and charges are paid. If the banks are closed on the day when the freight and charges are paid the rate to be used will be the one in force on the last day when the banks were open.
- 3 In the event of increase in price for fuel oil all freight rates may be adjusted in order to compensate the Carrier for increased fuel and lubricating costs as from the day of such increase.
- 4 From the purpose of verifying the freight basis, the Carrier reserves the right to have the contents of Articles of Transport inspected in order to ascertain the weight, measurement, value or nature of the Goods.
- 5 If the particulars furnished by or on behalf of the Shipper are incorrect, it is agreed that a sum equal to either five times the difference between the correct freight and the freight charged or double the correct freight less the freight charged whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Carrier, notwithstanding any other sum having been stated as freight payable.
- 6 The Shipper shall be liable for the payment of all freights, charges and demurrage etc. payable at destination, which the Carrier cannot obtain from the Receiver.

18 Lien

The Carrier shall have a lien on the Goods and the right to sell the same by public auction or otherwise at his discretion for all freight, charges and expenses of whatever kind and nature due to the Carrier under the Contract of Carriage and also in respect of any previously unsatisfied amounts of the same nature and for the costs and expenses of exercising such lien and such sale. Such lien and liability shall remain notwithstanding the Goods have been landed, stored or otherwise dealt with. If on the sale of the Goods the proceeds fall to realize the amount due, the Carrier shall be entitled to recover the difference from any of the parties included in the term Merchant.

VI MISCELLANEOUS PROVISIONS

19 General Average

- 1 General Average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974 at any port or place at the option of the Carrier whether declared by the Carrier or a subcontractor of the Carrier. This provision shall cover all Goods whether carried on or under deck as well as deck cargo and live animals. The Merchant shall deliver such cash deposit and/or other security as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated general average contribution of the Goods before delivery if the Carrier requires, or, if the Carrier does not so require, within three months of the delivery of the Goods, whether or not at the time of delivery the Merchant had notice of the Carrier's lien. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salverage shall be paid for as fully as if the said salving vessel belonged to strangers.
- 2 If the Carrier delivers the Goods to the Merchant without claiming any average bond or other security for contribution to General Average the Merchant, by receiving the Goods, becomes personally liable for the contribution, up to the C.I.F. value of the goods provided the Carrier notifies the Merchant within three months after receipt by the Merchant of the Goods of his intention to declare General Average.
The Merchant undertakes, if so requested by the Carrier, to disclose the C.I.F. value of the Goods and the name and address of the Underwriter. Unless the Merchant provides the Carrier with an undertaking from such Underwriter to pay General Average contribution the Merchant shall give the Carrier such other security as he may approve.

20 Both-to-Blame Collision Clause and New Jason Clause

The Both-to-Blame Collision Clause and New Jason Clause as adopted by BIMCO to be considered incorporated herein.

21 Dangerous Goods

- 1 Goods of dangerous or damaging nature including radioactive material must not be tendered

for shipment unless certificate or declaration in writing of their correct technical name (proper shipping name), classification in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) with reference to the Code page number, UN number, nature as well as name and address of the Consignor and the Receiver has been previously given to the Carrier or Agent of the Vessel and each receptacle containing dangerous goods is marked with the correct technical name (proper shipping name) and identified with a distinctive label or stencil of the label on the outside of the package or packages as required by applicable statutes or regulations and in addition on each Article of Transport.

The Consignor to certify, either on the shipping papers or in a separate declaration, that the Goods which he offers for shipment have been properly packed, marked, labelled and are in proper condition for carriage.

The technical name of an inflammable liquid shall be supplemented by its flashpoint where this is 61 degrees Celsius (141 degrees Fahrenheit) or below, or by the flashpoint group to which it is attributable according to the applicable statutes or regulations.
Consent to shipment must also be obtained from the Carrier or the Agent of the Vessel.
The Carrier shall also be supplied with Container/Vehicle Packing Certificate according to the IMDG Code and national requirements.

As precautionary measures for emergencies which might occur during transit and for due fulfilment of the Carrier's reporting duties towards authorities the Carrier shall be supplied with instructions in writing as to:

- the dangerous properties of the Goods as well as necessary measures to avoid disaster;
 - measures to be taken and appropriate treatment in case human beings have been in contact with the Goods or anything emanating therefrom;
 - measures in case of fire as well as extinguishing methods and agents to be used and to be avoided;
 - measures to be taken in case of wastage due to breakage or deterioration of receptacle or packing;
- or alternatively, instead of the particulars under (a) - (d), information about the Emergency Schedule (EmS) Number and the Maritime First Aid Guide (MFIG) Table Number as indicated in the Indices of the IMDG Code.
- 2 In case of combined transport the requirements of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) and Annex 1 (RID) to the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) or special arrangements made between the contracting parties to these Agreements, whichever applicable, are to be observed.
- 3 Dangerous Goods shall in the port of destination be removed from the terminal or harbour area as soon as possible unless special permission has been obtained for storage.
- 4 Goods of dangerous nature which the Carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless, without compensation, at the Merchant's expense.
- 5 If any Goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature shall become a danger to the conveyance or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous at the Merchant's expense by the Carrier without liability on the part of the Carrier except to General Average, if any.
- 6 The Merchant shall be liable for any damage, loss and expense if the foregoing provisions, as applicable, are not complied with.

22 Shipper's Consolidation, Reefer and Heating Machines

- If an Article of Transport has not been consolidated and prepared for conveyance by the Carrier, the Carrier shall, without prejudice to the rights available to the Carrier under clause 10 and 13 hereof, not be liable for damage to or loss of the Goods therein nor for damage to or loss of the Article of Transport itself and the Merchant shall indemnify the Carrier for any loss, damage or expenses incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense is attributable to:
 - overloading, negligent or inadequate consolidation, securing, covering or locking of the Article of Transport;
 - the Goods being unsuitable for carriage in the Article of Transport actually used;
 - the unsuitability or defective condition of the Article of Transport, unless the Article of Transport has been supplied by the Carrier and the unsuitability and/or defective condition would have been apparent by reasonable means of checking at the time when the Carrier accepted the Article of Transport for conveyance.
- The Carrier does not accept liability for the consequences of malfunctioning of refrigerating or heating machines attached to Articles of Transport.

23 Heavy Lifts

All expenses relating to tendering, loading and discharging of Goods that require equipment, gear or appliances not permanently fitted to or available at the quay work or on the vessel to be for the Merchant's account. Notwithstanding the provisions of sub-clause (2) of clause 13 the liability of the Carrier in respect of heavy lifts is limited to the period from the time when the Goods are loaded until the time they are discharged from the vessel.

VII SPECIAL AND LOCAL CLAUSES

24 Deck Cargo

Goods (not being goods stowed in containers other than flats or pallets) which are stated in the Document evidencing the Contract of Carriage to be carried on deck are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

25 Local Customs

- The Netherlands and Belgium. Whether a Document evidencing the Contract of Carriage has been issued or not, the Merchant expressly waives and renounces Article 700 of the Netherlands Commercial Code and Article 148, Part II of the Belgian Commercial Code, and agree to contribute his proportion of General Average, including damages and expenses and allowances to the ship, even if these have been caused by the inherent vice of the ship, or by the fault or neglect of the Master or the crew.
- France. The Merchant to pay any surtax on cargo for French ports.
- Morocco, Algeria and Tunisia. Taxe de Peage. All ports in Morocco, Algeria and Tunisia - Droits d'embarquement ou de débarquement sur les marchandises (Taxe de Peage) - to be paid by the Merchant.
- Mediterranean. Should the Merchant intend to take delivery of the Goods direct from the vessel into railway waggons, lorries, barges, etc. he must give the vessels' Agent notice in writing at least 24 hours prior to vessel's expected arrival.
- Spain. All Spanish Taxes, including Freight Taxes (such as *Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas*) and Quay Dues (*Impuesto de Muelle*) to be for Spanish Merchant's Account.
- Portugal. The original transport document, without being validated by the agent of the vessel, is neither valid for Customs clearance purposes nor for obtaining delivery of the cargo covered by same from the entity who, in accordance with Art. 18 of Dec. Law 352/86, or any other applicable rules, is responsible for reception of the cargo at the port of destination.

26 Inspection of Articles of Transport

The Carrier is entitled, but not obliged, to open at any time any Article of Transport consolidated and prepared for conveyance by the Merchant in order to inspect such Article of Transport and its contents for the purpose of Clauses 21 and 22 (1) a.c. The Merchant is obliged to correct all his expense any inadequacy or defect found.

27

If the terms of these Standard Conditions of Carriage differ from the compulsory stipulations in any International Convention or national law, which in case of a dispute are applicable, the compulsory stipulations in the said convention or law shall prevail, only, however, in such respects as the terms differ but no further.

LINER BILL OF LADING

Page 1

(Liner terms approved by The Baltic and International Maritime Conference)
Code Name: "CONLINEBILL"

Amended January 1st, 1950, August 1st, 1952, January 1st, 1973, July 1st, 1974, August 1st, 1976, January 1st, 1978

1. Definition.

Wherever the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

2. General Paramount Clause.

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated at Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply. Trades where the Hague Rules do not apply.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 The Hague-Visby Rules shall apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharge and to the liability of the carrier for the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

3. Jurisdiction.

Any dispute arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere hereunder.

4. Period of Responsibility.

The Carrier or his Agent shall not be liable for loss of or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, however such loss or damage arises.

5. The Scope of Voyage.

As the vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning or stopping or slow steaming or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of vessel and crew.

6. Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding.

Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their ports of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part thereof beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at Merchant's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

7. Lightage.

Any lightering in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

8. Loading, Discharging and Delivery.

of the cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed.

Loading, stowing and delivery shall be for the Merchant's account. Loading and discharging may commence without previous notice.

The Merchant, by his Assign shall tender the goods to the vessel in ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid.

The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and remove and receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfillment of the contract, or alternatively to land and store the goods.

The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above.

If the goods are not ordered for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction.

The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

9. Live Animals and Deck Cargo.

The Carrier shall be liable for the Hague Rules as referred to in Clause 2 hereof with the exception that notwithstanding anything contained in Clause 19 the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising from mutilating from any loss or damage to the servants in the management of such animals and deck cargo.

10. Options.

The port of discharge for optional cargo must be declared to the carrier at the first of the optional ports not later than 48 hours before the

vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first of the optional ports and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

11. Freight and Charges.

(a) Freight shall be paid by the Merchant and shall not be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. The Carrier's claim for any charges under this contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the cargo has been loaded and the invoice interest at 5 per cent., shall run from the date when freight and charges are due.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation, dunnage, lashing, sorting, loading and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or other regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice, manifest, weight, measurements and the weight, measurement or value verified.

12. Lien.

The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract and costs of recovering same from the vessel shall be paid by the goods privately or by auction to cover any claims.

13. Delay.

The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

14. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1924, in force at the time of the voyage, and in the absence of such rules, the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses, expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

15. Both-to-Blame Collision Clause.

(This clause to remain in effect even if unenforceable in the Country of the United States of America).

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Officer or crew of the vessel or the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner or by the said vessel and her Owner or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owner, operator or those in charge of the said vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

16. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this contract issued by any Government, by law or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from warlike operations, blockade, piracy, civil commotions or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at any port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice, labour troubles, labour objections, strikes, lock-outs, or other circumstances on shore or on board in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there, discharging in the usual manner, the Master may discharge the cargo safely and without delay, the Master may discharge

the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfillment of the contract, if in connection with the exercise of any liberty under this clause any loss or expense is incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods.

If any situation referred to in this clause may be anticipated or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the Carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.

(f) The Merchant shall be informed if possible.

17. Identity of Carrier.

The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substituted) and it is therefore agreed that Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.

It is further understood and agreed that as the Line Company or Agents is including every contract of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor bailee of the goods.

18. Exemptions and Immunities of all servants and agents of the Carrier.

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier shall be held liable by the Contractor from time to time employed by the Carrier shall in any circumstances whatsoever be any liability whatsoever to the Merchant for any loss, damage or delay arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions, the Carrier, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier, or to whomsoever the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors) and all such persons shall to the extent he or she or they may be parties to the contract evidenced by this Bill of Lading.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Merchant on demand the amount of any recovery by the Merchant or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage or delay or otherwise.

19. Optional Stowage, Utilization.

(a) Goods may be stowed by the Carrier as received, at Carrier's risk, in any of the 22 types of containers, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

The Carrier's liability for cargo stowed as aforesaid shall be governed by the Hague Rules as defined above notwithstanding the fact that the goods are being carried on deck and the goods shall continue to be treated as cargo and the carrier shall receive compensation in general average.

ADDITIONAL CLAUSES

(To be added if required in the contemplated trade).

A. Demurrage.

The Carrier shall be paid demurrage at the daily rate per ton of the vessel's gross register tonnage as indicated on the bill of lading, or as indicated on the bill of lading with the dispatch set out in Clause 8, any delay in waiting for berth at or off port to count. Provided that if the delay is due to causes beyond the control of the Merchant, 24 hours shall be deducted from the time demurrage shall accrue. Each Merchant shall be liable towards the Carrier for a proportionate part of the total demurrage due, based upon the total freight on the goods to be loaded or discharged at the port in question. No Merchant shall be liable in demurrage for any delay arisen only in connection with goods belonging to other Merchants.

The demurrage in respect of each parcel shall not exceed its freight.

(This Clause shall only apply if the Demurrage Box on Page 2 is filled in).

B. U.S. Trade, Period of Responsibility.

In case the goods are shipped under this Bill of Lading is subject to the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.

Shipper

LINER BILL OF LADING

B/L No.

Reference No.

Consignee

Notify address

Pre-carriage by*

Place of receipt by pre-carrier*

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery by on-carrier*

Marks and Nos.

Number and kind of packages, description of goods

Gross weight

Measurement

Particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc.

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Daily demurrage rate (additional Clause A)

* Applicable only when document used as a Through Bill of Lading

Freight payable at

Place and date of issue

Number of original Bills

Signature

Consignor



FBL

No. 004437

* SF

NEGOTIABLE FIATA
COMBINED TRANSPORT
BILL OF LADING



issued subject to ICC Uniform Rules for a
Combined Transport Document (ICC publication 298).

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Marks and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Standard Conditions (1984) governing FIATA COMBINED TRANSPORT BILLS OF LADING

Definitions - Merchant- means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this Bill of Lading, the Receiver and the Owner of the Goods. - The Freight Forwarder- means the issuer of this Bill of Lading as named on the face of it

The headings set forth below are for easy reference only

CONDITIONS

1. Applicability

Notwithstanding the heading -Combined Transport Bill of Lading-, the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport as described on the face of the Bill of Lading, is performed by one mode of transport only.

2. Issuance of the -Combined Transport Bill of Lading-

2.1 By the issuance of this -Combined Transport Bill of Lading-, the Freight Forwarder:
a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this Bill of Lading
b) assumes liability as set out in these Conditions

2.2 For the purposes and subject to the provisions of this Bill of Lading, the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading

3. Negotiability and title to the goods

3.1 By accepting this Bill of Lading the Merchant and his transferees agree with the Freight Forwarder that, unless it is marked -non-negotiable-, it shall constitute title to the goods and the holder. By endorsement of this Bill of Lading, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned

3.2 This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as herein described. However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith

4. Dangerous Goods and Indemnity

4.1 The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be, the precautions to be taken

4.2 If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if at any time they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the Merchant shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto

The burden of proving the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the person entitled to the goods

4.3 If any goods shipped with the knowledge of the Freight Forwarder as to their dangerous nature shall become a danger to the vehicle or cargo, they may in like manner be unloaded or landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the Freight Forwarder, without liability on the part of the Freight Forwarder, except to General Average, if any

5. Description of Goods and Merchant's Packing

5.1 The Consigner shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of the description of the goods, marks, number, quantity, weight and/or volume as furnished by him, and the Consigner shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expenses incurred or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Freight Forwarder to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Bill of Lading to any person other than the Consigner

5.2 Without prejudice to Clause 6.1(A) (2)(c), the Merchant shall be liable for any loss, damage or injury caused by faulty or insufficient packing of goods or by faulty loading or packing within containers and trailers and on flats when such loading or packing has been performed by the Merchant or on behalf of the Merchant by a person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers, trailers or flats, when supplied by the Merchant, and shall indemnify the Freight Forwarder against any additional expenses so caused

6. Extent of Liability

A. 1) The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time he takes the goods into his charge and the time of delivery.
2) The Freight Forwarder shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by:

a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge

b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and numbers;
c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;

d) inherent vice of the goods;

e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the Freight Forwarder could not avoid by the exercise of reasonable diligence.
1) any cause, or event, which the Freight Forwarder could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;

f) a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or a person acting for him is liable for this damage under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy

3) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the Freight Forwarder.
When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in b) to d) above, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events

B. 1) When in accordance with clause 6. A. 1 the Freight Forwarder is liable to pay compensation in respect of loss or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is known, the liability of the Freight Forwarder in respect of such loss or damage shall be determined by the provisions contained in any international Convention or national law, which provisions:
(i) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and
(ii) would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the Freight Forwarder in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable

7. Paramount Clause

The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where they are already in force the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated February 23rd 1968, as enacted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and where no mandatory international or national law applies to the carriage of goods by inland waterways also, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck

8. Limitation Amount

8.1 When the Freight Forwarder is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Consignee in accordance with the contract or should have been so delivered

8.2 The value of the goods shall be fixed according to the current commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality

8.3 Compensation shall not, however, exceed 2 SDR (Special Drawing Rights) per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, unless, with the consent of the Freight Forwarder, the Merchant has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CT Bill of Lading, in which case such higher value shall be the limit. However, the Freight Forwarder shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

9. Delay, Consequential Loss, etc.

Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. If the Freight Forwarder is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to double the freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in Clause 8, whichever is the less

10. Defences

10.1 The defences and limits of liability provided for in these Conditions shall apply in any action against the Freight Forwarder for loss of or damage or delay to the goods whether the action be founded in contract or in tort

10.2 The Freight Forwarder shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of Clause 8 if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the Freight Forwarder done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result

11. Liability of Servants and Sub-contractors

11.1 If an action for loss of or damage to the goods is brought against a person referred to in paragraph 2 of Clause 2, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the Freight Forwarder is entitled to invoke under these Conditions

11.2 However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of this person, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in paragraph 3 of Clause 8

11.3 Subject to the provisions of paragraph 2 of Clause 10 and paragraph 2 of this Clause, the aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in paragraph 2 of Clause 2 shall in no case exceed the limits provided for in these Conditions

12. Method and Route of Transportation

The Freight Forwarder reserves to himself a reasonable liberty as to the means, route and procedure to be followed in the handling, storage and transportation of goods

13. Delivery

If delivery of the goods or any part thereof is not taken by the Merchant, at the time and place and where the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Freight Forwarder shall be entitled to store the goods or the part thereof at the sole risk of the Merchant, where upon the liability of the Freight Forwarder in respect of the goods or that part thereof stored as aforesaid (as the case may be) shall wholly cease and the cost of such storage (if paid by or payable by the Freight Forwarder) or any agent or sub-contractor of the Freight Forwarder) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Freight Forwarder

14. Freight and Charges

14.1 Freight shall be paid in cash without discount and, whether prepayable or payable at destination, shall be considered as earned on receipt of the goods and not to be returned or relinquished in any event

14.2 Freight and all other amounts mentioned in this Bill of Lading are to be paid in the currency named in the Bill of Lading or, at the Freight Forwarder's option in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepayable freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified of arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of the Bill of Lading

14.3 All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant

14.4 The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directions or force majeure

14.5 The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder reserves the right to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on the Bill of Lading as freight payable

15. Lien

The Freight Forwarder shall have a lien on the goods for any amount due under this Bill of Lading including storage fees and for the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit

16. General Average

The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection

17. Notice

Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of the loss is given in writing to the Freight Forwarder or the persons referred to in paragraph 2 of Clause 2, at the place of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be not apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this Bill of Lading

18. Non delivery

Failure to effect delivery within 90 days after the expiry of a time limit agreed and expressed in a CT Bill of Lading, or where no time limit is agreed and so expressed, failure to effect delivery within 90 days after the time it would be reasonable to allow diligent completion of the combined transport operation shall, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery, the right to treat the goods as lost

19. Time Bar

The Freight Forwarder shall be discharged of all liability under the rules of these Conditions, unless suit is brought within nine months after:
(i) the delivery of the goods, or
(ii) the date when the goods should have been delivered, or
(iii) the date when it would be reasonable to allow diligent completion of the combined transport operation, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery, the right to treat the goods as lost

20. Jurisdiction

Actions against the Freight Forwarder may only be instituted in the country where the Freight Forwarder has his principal place of business and shall be decided according to the law of such country

INTERNATIONAL WAYBILL INTERNATIONALER FRACHTBRIEF

Consignor Absender		Date Datum		Number Nummer	
		Consignor's reference Ref. des Absenders			
Consignee Empfänger		Carrier Transportführer			
Delivery address Lieferanschrift					
Vehicle number LKW-Nummer	Place of departure/loading Abgangs-/Verladeort	Terms of delivery Lieferbedingungen			
Place of discharge Entladeort	Final destination Bestimmungsort				
Marks and numbers Number and kind of packages, Description of goods Marken und Nummern, Kollianzahl, Art der Kollis und Ware		CCCN	Gross weight, kg Bruttogewicht, kg	Volume Volumen	
Carrier Transportführer					
Consignor's other instructions Andere instruktionen des Absenders					
					
Eur-Pallets Eur-Paletten	pcs delivered, Eur-Pallets St. geliefert, Eur-Paletten	pcs received/not received St. empfangen/nicht empfangen	pcs St.		
Carrier's instructions and remarks Vorbehalte und Bemerkungen des Transportführers					
Documents attached Beigefugte Dokumente	Invoice	Ins.pol./cert.	Cust. inv.	Pack. list	Cert. of orig.
	Orig. Copy	Orig. Copy			
					Movement certificate (EUR 1) number EUR 1 Nummer
This consignment will be carried in accordance with carrier's General Transport and Liability Conditions. The carrier is liable to CMR.					
Diese Sendung wird gemäß den allgemeinen Transport- und Haftbedingungen des Frachtführers befördert. Der Frachtführer haftet laut CMR.					
Date Datum		Date Datum		Issued at Abgefasst in	
Receiver's signature Unterschrift des Empfängers		Driver's/terminal's signature Unterschrift des Fahrers/des Terminals		Sender's signature Unterschrift des Absenders	
Goods received in good condition Die Güter im gutem Zustand empfangen					

Transportvillkor vid godslinjetrafik

Tillämpningsområde

1 §
Dessa bestämmelser tillämpas — om ej annat särskilt avtalats — för alla transportuppdrag inom godslinjetrafiken, med undantag av de transporter som inte avses i lagen om vägbefordringsavtal eller för vilka särskilda bestämmelser gäller.

Befordringsavtal

2 §
Befordringsavtal ingås då transportutrymme beställs eller föraren eller godsstationen mottagit godset för befordran.
Befordringsavtal bekräftas genom fraktsedel eller motsvarande, via datateknik förmedlade och av parterna godkända transportavtal.

Fraktsedel

3 §
Avsändaren skall för varje godsframsändelse upprätta fraktsedel i minst fem exemplar, varur tydligt framgår
— fraktsedelns nummer
— kundnummer
— avsändarens namn och adress
— mottagarens namn, adress och telefonnummer
— leveransklausul
— vem som betalar frakten
— kolliantal, märke/nummer, kollislag
— innehåll
— godsets bruttovikt i fulla kilogram och volym eller volymvikt om vikten understiger 300 kg/m³
— i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning
Parterna kan i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter som de anser nödvändiga.

4 §
Transportkunden svarar för i fraktsedeln lämnade uppgifter.
Beställaren svarar för att frakt och andra avgifter betalas till fraktföraren.
Har avsändaren i fraktsedeln antecknat att mottagaren betalar frakt och andra avgifter utan efterkrav, fritas avsändaren dock inte från att till fraktföraren betala frakt och andra avgifter, om mottagaren inte erlägger dessa enligt fraktförarens anvisningar.

Förpackning och adressering

5 §
Avsändaren svarar för ändamålsenlig förpackning av försändelsen. Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren skada och kostnader, som av godsets bristfälliga förpackning åsamkats person eller motorfordon, utrustning eller annat gods.

6 §
Avsändaren skall förse försändelsen med tydliga adressuppgifter. För hanteringen av godset är det viktigt att kall- och varmtransport tydligt anges i såväl fraktsedel som på försändelsen. I adressuppgifterna skall också anges totalantalet i försändelsen ingående kollin.

Beställning av transport

7 §
Avsändaren kan utan särskild beställning på fraktförarens godsterminal avlämna gods till befordran.

8 §
Önskar avsändaren att fraktföraren avhämtar godset, skall han dock göra en beställning. I transportbeställningen skall följande uppgifter lämnas:
— avsändarens namn
— avhämtningsadress
— bestämelseort
— uppgifter om godset
• beskaffenhet
• mängd
• speciella anvisningar
— avhämtningstid
Beställaren svarar för uppgifterna i transportbeställningen.
För kostnader och skada som åsamkats fraktföraren på grund av oriktiga eller ofullständiga uppgifter svarar den för uppgifterna ansvariga beställaren eller avsändaren. Fraktförarens kostnader skall anses uppgå till ett belopp som motsvarar frakten, om inte fraktföraren påvisar att hans faktiska kostnader och skada är större än fraktens belopp.

Godsets avlämnande till befordran och lastning

9 §
Fraktföraren lastar det gods avsändaren avlämnat på godsterminalen.

10 §
Avsändaren lastar det gods fraktföraren avhämtar hos avsändaren. Då det gäller fordon med förare under den tid lastningen pågår, åligger det föraren att övervaka och hjälpa till vid lastningen i lastutrymmet.

11 §
För avhämtningstransport debiteras en avgift enligt gällande transporttaxetariff.

Befordringstid

12 §
Fraktföraren strävar till att befordra godset på snabbaste möjliga sätt.

13 §
Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger, om godset inte utlämnats inom avtalad tid. Har särskild tid för godsets utlämnande inte avtalats, föreligger dröjsmål med utlämnandet när den verkliga befordringstiden överskrider den tid som en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen behöver för befordran. Har skada uppstått på grund av dröjsmål med godsets utlämnande, skall fraktföraren ersätta skadan, dock högst med ett belopp som motsvarar frakten.

Lossning och överlåtelse av gods

14 §
Fraktföraren skall meddela mottagaren om godsets ankomst.

15 §
På godsterminal lossat gods skall avhämtas inom 1 vardag räknat från godsets ankomst. Har mottagaren inte avhämtat godset inom utsatt tid, har fraktföraren rätt att debitera förvaringsavgift enligt gällande tariff.

16 §

Mottagaren lossar det gods fraktföraren avlämnar hos honom. Då det gäller fordon med förare under den tid lossningen pågår, åligger det föraren att övervaka och hjälpa till vid lossningen i lastutrymmet.

17 §

För distributionstransport debiteras distributionsavgift enligt gällande transporttaxetariff.

Fraktförarens grundservice omfattar befordran samt deltagande i lastning och lossning av last i lastutrymmet. Vid distributions- och avhämningstransporter skall föraren dock flytta försändelsen till bilen eller från bilen till plats i omedelbar närhet därav, t.ex. lastbrygga eller dylikt.

Förekommer faktorer som fördröjer lastnings- eller lossningsarbetet, dåliga förhållanden eller andra extra arbeten i samband med ovan nämnda uppdrag, har fraktföraren rätt att uppbära en extra avgift enligt tidsdebitering.

Transport av farliga ämnen

18 §

Vid transport av farliga ämnen skall avsändaren iaktta de bestämmelser som trafikministeriet utfärdat i sitt beslut 610/79 om transport av farliga ämnen på väg.

Då transport av farligt gods beställs är avsändaren skyldig att

i god tid före transporten noga underrätta fraktföraren om farans art och, när det är erforderligt, om de försiktighetsåtgärder som skall vidtas. Avsändaren är också skyldig att i fraktsedeln göra nödvändiga anteckningar om godsets beskaffenhet och ge föraren ett transportkort för farligt gods.

Har myndigheterna utfärdat särskilda föreskrifter om märkning av visst gods, förpackning, klarering etc, åligger det såväl avsändaren som mottagaren att se till att deras skyldigheter i detta avseende uppfylls.

Avsändaren och mottagaren svarar för att fraktföraren inte lider skada genom påföljd som förorsakats fraktföraren genom transport av farliga ämnen, om fraktföraren inte ägt kännedom om eller skäligen inte kunnat observera godsets farliga beskaffenhet.

Praxis beträffande lastpallar

19 §

Inom godslinjetrafiken tillämpas rekommendationen om användning av FIN-lastpallsystem. Detta skall även nämnas i frakttavlet.

Lagen om vägbefordringsavtal

20 §

Fraktförarens ansvarighet fastställs på basen av lagen om vägbefordringsavtal 345/79 och ändringen av denna (208/83).

**KANSAINVÄLISEN MAANTIELIIKENTEEN
KULJETUS- JA TARIFFIMÄÄRÄYKSET**



VOIMASSA 1.1.1991 ALKAEN

SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY

1. KULJETUSMÄÄRÄYKSET

1.1. Yleistä

Kaikki toimeksiannot suoritetaan

- kuljetuksen aikana voimassaolevien "Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten (PSYM)" mukaan
- kussakin maassa voimassaolevien lakien ja määräysten mukaan

1.2. Kuljetuksen suorittaminen

Rahdinkuljettajan vastuu alkaa kun hän on vastaanottanut tavarat kuljetettavaksi ja päättyy, mikäli tulli- ja/tai liikenneteknisiä esteitä ei ole, kun tavarat määräraipakakunalla luovutetaan vastaanottajalle tai asetetaan hänen käyttöönsä.

Rahdinkuljettaja pidättää itselleen oikeuden valita ajoneuvotyypin, kuljetusvälineen ja kuljetusreitit sekä valintansa mukaan kuljettaa tavara suorassa liikenteessä tai uudelleenlastauksella, mikäli muuta ei ole sovittu.

Lähetäjän on omalla vastuullaan huolehdittava tavarat kuormauksesta, ahtauksesta ja kiinnityksestä, silloin kun rahdinkuljettaja noutaa sen hänen luotaan. Vastaanottajan on omalla vastuullaan huolehdittava sen tavarat purkamisesta, jonka rahdinkuljettaja kuljettaa hänen luokseen. Jos kysymyksessä on sellainen ajoneuvo, jossa kuljettaja on kuormauksen / purkauksen aikana mukana, hän avustaa kuormauksessa / purkauksessa. Avustamisella tarkoitetaan sitä kuljettajan suorittamaa työtä, joka tapahtuu auton lastitilassa. Tällöin kuljettaja toimii lähettäjän / vastaanottajan lukuun ja vastuulla.

Rahtihintaan lasketaan lähettäjän ja vastaanottajan luona käytetty kuormaus- / purkausaika, silloin kun kuormaukseen tai purkaukseen tai muuhun rahdinkuljetuksesta riippumattomaan odotukseen käytetty aika ei ylitä 2 tuntia 12 tonnin / 36 m³ tavaraa kohti. Tavaratilan ollessa yli 12 tonnia / 36 m³ lasketaan vapaasta kuormaus- / purkaus- / odotusaikaa 3 tuntia / kuljetusyksikkö. Ylimenevältä ajalta veloitetaan kulloinkin voimassaoleva viivästymismaksu.

1.3. Yksinomaan erityisen sopimuksen perusteella kuljetettava tavarat

Seuraavat tavarat luokitellaan kuljetettaviksi yksinomaan erityisen sopimuksen perusteella:

- kallisarvoiset esineet
- muutettavat
- tavarat, joiden kuormaukseen, kiinnitykseen, kuljetukseen tai purkaukseen tarvitaan erityisiä laitteita
- tavarat, joiden pakkaus on niin riittämätön, että muu tavara voi vahingoittua
- tavarat, jotka eivät sovellu muun tavarat kanssa kuormattaviksi
- tavarat, joiden korkeus on enemmän kuin 2.00 m tai pituus enemmän kuin 6.00 m tai joiden leveys on suurempi kuin 2.40 m
- tavarat, jotka aiheuttavat ajoneuvon tavallisuudesta poikkeavan painojakauman
- elävät eläimet
- elävät kasvit
- lämpötilan vaihtelulle altis tavarat

ADR/RID/IMDG-koodiin sisältyvien tavaroiden kohdalla (vaaralliset aineet yms.) sovelletaan koodissa annettuja määräyksiä tai asianomaisissa maissa voimassaolevia kansainvälisiä määräyksiä (ks. myös kohta 3.2.).

Elintarvikkeiden kuljetuksissa sovelletaan voimassaolevien elintarvikkelakien määräyksiä ja niihin kuuluvia ohjeita.

Kontti- / lavakuljetusten tai erilaisten erikoiskuljetusten kohdalla sovitaan hinta kussakin tapauksessa erikseen.

1.4. Kuljetussopimus

Kuljetussopimus katsotaan tehdyksi kun rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat, joka vastaa rahtikirjan merkintöjä tai on saanut kuljetukseen tarvittavat ohjeet ja on niiden mukaisesti vastaanottanut tavarat sekä vahvistanut sen päällemaalla varustetulla kuillilla tai sovitulla automaattisen tiedonsiirron välityksellä tapahtuvalla ilmoituksella.

Lähetäjän on annettava jokaisesta tavaralahetyksestä rahtikirja vähintään kolmena kappaleena tai kuljetusohje, josta selvästi ilmenee

- lähettäjän nimi ja osoite sekä mahdollinen asiakasnumero
- vastaanottajan nimi, osoite ja tavarat määräraipakka postinumeroineen
- kolliilu, merkki / numero, kolliilaji
- tavaralaatu (kauppanimike / viranomaisien erityismääräykset)
- tavarat bruttopaino ja tilavuus (sis. kuljetusapuvälineet esim. kuormalavat tms.)
- tullausta ja muita mahdollisuuksia koskevat ohjeet
- toimitusehto, josta ilmenee joko lähettäjän tai vastaanottajan maksettavaksi kuuluvat kuljetuskustannukset (ks. myös kohta 2.3)
- mahdollinen luovutusehto
- luettelo rahtikirjan / kuljetusohjeen liitteenä olevista asiakirjoista

Lähetettä on vastuussa rahtikirjassa tai kuljetusohjeessa annetuista tiedoista.

Rahdinkuljettajalla on oikeus tutkia vastaako lähetyksen rahtikirjassa tai kuljetusohjeessa annettuja tietoja ja onko tietyillä ehdoilla kuljetettavaksi otetuista esineistä annetut määräykset huomioitu.

Jollei muuta ole sovittu, rahti eräänny maksettavaksi kun tavarat jätetään kuljetettavaksi.

Viime kädessä on lähettäjä rahdinkuljettajan toimeksiantajana velvollinen suorittamaan lähetyksen rahtitavan rahdin ja muut maksut, ellei vastaanottaja ole tavarat lunastanut tai kieltäytynyt rahdin maksamisesta tai on siihen kykenemätön. Rahti tavarasta, joka turomeltu nopeasti tai jonka arvo varmasti ei peitä rahtikustannuksia, on maksettava lähetyspaikkakunalla.

Lähetäjän tulee liittää rahtikirjaan tai kuljetusohjeeseen tarvittavat vientiasiakirjat ja/tai kohdassa 1.3. mainituille tavaroille kussakin tapauksessa tarvittavat asiakirjat ja/tai ohjeet.

Kuljetussopimus perustuu vapaaseen ja esteettömään liikenteeseen ja siihen, että kuljetus voidaan suorittaa ajokelpoisilla, tarvittavat kantavuudet omaavilla teilla.

Mikäli toimeksianto, johon rahdinkuljettaja on ryhtynyt, keskeytyy rahdinkuljettajasta riippumattomista syistä (esim. lakko, työsulku yms.) on rahdinkuljettaja oikeutettu korvaukseen kustannuksistaan ja tekemästään työstä.

1.5. Tavarajälkivaatimus

Rahdinkuljettaja ottaa tehtäväkseen jälkivaatimusten perimisen valvomisen ainoastaan, jos tästä on erityisesti mainittu rahtikirjassa sekä jos jälkivaatimussumma ja saantodokumentti on selvästi mainittu ja yksilöity.

1.6. Kuormalavot

Kuormalavojen vaihto kuormauksessa ja purkauksessa sallitaan Skandinavian liikenteessä (ks. myös kohta 3.4), mutta ei mannermaan eikä Englannin liikenteessä.

2. YLEISET TARIFFIMÄÄRÄYKSET

2.1. Käsite "lähetys"

Lähetyksellä tarkoitetaan yhdelle rahtikirjalle tai kuljetusohjeelle merkittyä yhdestä paikasta yhdeltä lähettäjältä yhteen paikkaan yhdelle vastaanottajalle lähetettävää tavaraa, joka on kuormattu yhteen kuljetusyksikköön.

Rahti lasketaan erikseen kullekin lähetykselle.

2.2. Nouto/Jakelu

Lähetykset, joiden rahdituspaino on 2 500 kg tai enemmän (3 000 kg mannermaalla ja Englannissa) noudetaan lähetyspaikkakunnalta ilman lisäkustannuksia, elleivät tulli- tai liikennetekniset seikat sitä estä.

Lähetykset, joiden rahdituspaino on 2 500 kg tai enemmän (3 000 kg mannermaalla ja Englannissa) ja jotka on ilmoitettu tullattaviksi (esim. hemtagningsanmälan)/tullattu saapuvassa kaukoliikenneajoneuvossa ajetaan perille ilman lisäkustannuksia mikäli tulli- tai liikennetekniset seikat eivät sitä estä.

Yllämainitun rahdituspainon alittavista lähetyksistä veloitetään kussakin tapauksessa erityinen nouto-/jakelumaksu sekä muut tähän liittyvät kulut.

2.3. Toimitusehto

Lähetäjän, joka kokonaan tai osittain ottaa maksaakseen rahdin ja/tai syntyvät ylimääräiset maksut, tulee ilmoittaa tämä rahtikirjassa tai kuljetusohjeissa kulloinkin voimassaolevien Combiterms- tai Incoterms-ehtojen edellyttämällä tavalla.

2.4. Yleiset rahditusohjeet

Rahti lasketaan huomioiden lähetysten bruttopaino (tavarain paino sisältäen pakkauksen ja mahdolliset kuljetusapuvälineet).

Tavarain, jonka tilavuuspaino on alle 333 kg/m³, rahti lasketaan tilavuuden mukaan (lähetysten suurin pituus×leveys×korkeus). Tällaisessa tapauksessa lasketaan rahti 333 kg/m³ mukaisesti.

Tavaroista, jotka luonteensa tai päällyksen laadun vuoksi ovat vaikeasti ahdattavia eikä normaali yhteislataus muun tavarain kanssa ole mahdollinen, lasketaan rahti seuraavasti: 1 metri käytettyä lavatilaa = 1 850 kg.

Lähetettä voi sopimuksen mukaan käyttää lähetyskseen ajoneuvon koko lastitilan. Tässä tapauksessa lasketaan rahti käyttäen ajoneuvon koko lastauskyvyn edellyttämää painoluokkaa, mikäli muuta ei ole sovittu.

Rahdinlaskennan perusteena oleva paino pyöristetään ylöspäin

- alle 1 000 kg:n lähetysten kohdalla kymmeniin kiloihin
- muiden lähetysten kohdalla täysiin satoihin kiloihin

Rahtitaksan mukaisesti lähetykselle laskettu rahti pyöristetään tarvittaessa ylöspäin lähimpiin täysiin markkoihin. Varsinaisen rahdin lisäksi perittävien maksujen (esim. terminaalimaksut, tullauspalkkiot jne.) suhteen noudatetaan samaa käytäntöä.

Ilmoitetut rahdit perustuvat vallitsevaan kustannustasoon ja voimassaoleviin valuuttakursseihin. Valuuttakursien ja/tai polttoaineiden hintojen vaihtelut ja mahdolliset muut rahdinkuljettajasta riippumattomat tekijät voivat aiheuttaa muutoksia perittäviin rahteihin ja maksuihin.

3. LISÄMAKSUT (RAHTI- YM. LISÄT)

3.1. Varsinaisen rahdin lisäksi peritään erikseen muut kuljetukseen liittyvät kustannukset voimassaolevien taksojen mukaisesti.

3.2. Kuljetettaessa lähetyskseen, jotka kokonaan tai osittain sisältävät vaarallisia aineita (ks. kohta 1.3.) veloitetään voimassaoleva rahtilisä.

3.3. Kuorma- ja purkausajan ylittämisestä (ks. kohta 1.2.) veloitetään viivästymismaksu.

3.4. Lavanvaihdon yhteydessä Skandinavian liikenteessä (ks. kohta 1.6.) veloitetään lähettäjältä erikseen lavapalvelumaksu.

3.5. Mikäli laskun maksaminen viivästyy, veloitetään viivästyskorkea laskun eräpäivästä lähtien rahdinkuljettajan/huoltoitsijan kunakin ajankohdana yleisesti soveltaman laskussa mainitun viivästyskoron mukaan.



**NORDISKT
SPEDITÖRFÖRBUNDS
ALLMÄNNA
BESTÄMMELSER
NSAB 85**

Gäller fr o m 1.4.1985

FINLANDS SPEDITÖRFÖRBUND r.f.

Överenskommelse om dessa bestämmelser, som träder i kraft 1.4.1985, har träffats med vissa nationella avvikelser efter förhandlingar mellan Nordiskt Speditörförbund å ena sidan och nedanstående organisationer å andra sidan:

DANMARK	NORGE	FINLAND	SVERIGE
Danish Shippers' Council	Transportbrukernes Fællesorgan	Industrins Centralförbund Centralhandelskammaren Handelns Centralutskott Centralförbundet för Teknisk Partihandel	Sveriges Grossistförbund Svenska Handelskammars- förbundet Sveriges hantverks- och industriorganisation — Familjeföretagen Sveriges Industriförbund ICA Aktiebolag Kooperativa Förbundet Sveriges Köpmannaförbund Lantbrukarnas Riksförbund

INLEDANDE BESTÄMMELSER

TILLÄMPLIGHET

1 §

Dessa bestämmelser är — försåvitt inte annat uttryckligen avtalats — tillämpliga på alla uppdrag som utförs av medlemmar i Nordiskt Speditörförbund.

UPPDRAGET TILL SPEDITÖREN

2 §

Uppdraget till speditören innefattar att ombesörja transport av gods med fraktföraransvar eller förmedlaransvar. Fraktföraransvaret innebär att speditören gentemot uppdragsgivaren ansvarar för transporten även om han inte transporterar godset med eget transportmedel.

A) Speditören har **fraktföraransvar** i följande situationer:

- 1) När speditören har ställt ut eget konossement eller egen fraktsedel.
- 2) Vid godstransport som speditören marknadsför som sin egen produkt, t ex samlastning.
- 3) Vid internationell godstransport på landsväg såvitt ej annat följer av bestämmelserna i 2 § punkterna B) 3) och 4).

Speditörens ansvar som fraktförare regleras av 15—22 §.

B) Speditören har ansvar som förmedlare **utan fraktföraransvar** i följande situationer:

- 1) Vid sådan sjö-, flyg-, järnvägs- eller multimodal transport, som inte omfattas av punkt A.
- 2) Vid avsändningsspedition (FOB-spedition) och mottagningspedition, det vill säga när speditören har påtagit sig att avsända respektive mottaga gods utan eget transportlöfte.
- 3) När speditören som agent för fraktföraren utställer dennes transportdokument.
- 4) När det är avtalat eller uppdragsgivaren har föreskrivit att transporten skall utföras av en bestämd fraktförare.

Speditörens ansvar som förmedlare regleras av 23—25 §.

C) Speditören kan även utföra andra funktioner med eller utan samband med de under A) och B) nämnda funktionerna, såsom

- 1) att ombesörja förtullning av gods eller biträda uppdragsgivaren i samband därmed;
 - 2) att ombesörja godshantering och märkning av gods;
 - 3) att teckna varuförsäkring för uppdragsgivarens räkning;
 - 4) att biträda uppdragsgivaren med erforderlig export- och importdokumentation;
 - 5) att verkställa inkassering av efterkrav samt biträda uppdragsgivaren i samband med betalning av varuförsändelse;
 - 6) att lämna uppdragsgivaren råd i transport- och distributionsfrågor;
 - 7) att ombesörja lagring av gods.
- Speditörens ansvar för dessa funktioner regleras av 23—26 §.

UPPDRAGSGIVAREN

3 §

Med uppdragsgivaren förstås i dessa bestämmelser den som har lämnat uppdraget till speditören eller den som trätt i uppdragsgivarens ställe. Uppdragsgivarens ansvar regleras av bestämmelserna i 27 §.

Instruktioner till speditören om uppdragets omfattning skall lämnas genom direkt meddelande till honom. Upplysningar i faktura om att gods har sålts mot efterkrav eller värdeuppgift i försändningsinstruktioner innebär sålunda inte uppdrag till speditören att inkassera fakturabeloppet eller att teckna försäkring.

GENERELLA BESTÄMMELSER

UPPDRAGETS UTFÖRANDE

4 §

Det åvilar speditören att styrka att han inom ramen för uppdraget har tillvaratagit uppdragsgivarens intressen med omsorg.

Har speditören, eller någon för vilken han svarar, vållat förlust eller skada med uppsåt, kan han inte åberopa reglerna i dessa bestämmelser, som utesluter eller begränsar hans ansvar eller som ändrar bevisbördan, försåvitt inte annat framgår av 22 §.

5 §

När det inte skriftligen avtalats garanti för en bestämd framkomsttid, är speditören ansvarig för att godset kommer fram inom skälig tid enligt 20 § (fraktförare) och 23 § (förmedlare).

Det åligger parterna att lämna varandra de upplysningar som är nödvändiga för uppdragets utförande. Speditören åtar sig enligt uppdragsgivarens instruktioner omhänderta och låta transportera gods på ett för uppdragsgivaren ändamålsenligt sätt.

Såframt ej annat föreskrivits, åger speditören rätt att fritt välja mellan allmänt brukade transportmedel och transportvägar.

6 §

Om speditören vid utförande av uppdrag nödgas handla utan att först inhämta instruktioner, skall han anses göra detta för uppdragsgivarens räkning och på dennes risk.

Uppstår risk för värdeminskning av omhändertaget gods eller på grund av godsets beskaffenhet fara för person-, egendoms- eller miljöskador och anträffas inte uppdragsgivaren, eller föranstaltar han inte snarast efter anmodan om godsets bortskaffande, åger speditören vidta nödvändiga åtgärder med godset och, om så påkallas, låta sälja godset på betryggande sätt. Gods, som är utsatt för förstöring eller stark värdeminskning eller ger upphov till akut fara, kan speditören efter omständigheterna utan varsel sälja för uppdragsgivarens räkning, oskadliggöra eller förstöra.

Speditören skall på anmodan dokumentera eventuella utgifter förbundna härmed samt styrka att han har iakttagit tillbörlig omsorg för att begränsa omkostnader och risker.

7 §

Vid förlust eller skada som uppstått på grund av tredje mans handlingar eller underlåtenhet, är speditören skyldig att reklamera hos denne. Speditö-

ren skall underrätta uppdragsgivaren och i samråd med honom vidta nödvändiga åtgärder för att säkra uppdragsgivarens krav på ersättning från den som har vållat skadan eller förlusten eller bär ansvaret härför samt på anmodan bistå uppdragsgivaren i dennes mellanhavande med tredje man.

Om så önskas skall speditören till uppdragsgivaren överläta de rättigheter och krav som speditören kan ha till följd av sitt avtal med tredje man.

OFFERT, ARVODE, GOTTGÖRELSE FÖR UTLÄGG m m

8 §

Om inte annat framgår av omständigheterna, baseras avgiven offert på gods av normal beskaffenhet och med normal relation mellan vikt och volym.

9 §

Oavsett vad som kan gälla för uppdragsgivarens betalningsskyldighet enligt träffade köpavtal eller frakttavtal med annan än speditören, är han skyldig att på anfordran gottgöra speditören dennes tillgodohavande på grund av uppdraget (arvode, förskott, ersättning för utlägg m m) mot erforderlig dokumentation.

Om speditören har givit uppdragsgivaren anstånd med betalningen till dess godset kommit fram till bestämelseorten, är uppdragsgivaren likväl skyldig att på anfordran gottgöra speditören dennes tillgodohavande, såvida speditören kan styrka att sändningen utan hans vållande gått förlorad eller blivit väsentligt försenad.

10 §

För styrka utlägg för uppdragsgivarens räkning har speditören rätt att debitera särskild utläggsavgift.

11 §

För arbete som erfordras utöver det, som normalt är förbundet med ett speditiionsuppdrags utförande, såsom t ex förhandlingar med myndigheter, banker och försäkringsbolag, utställande av konsultationshandlingar och ursprungscertifikat, reklamationer till fraktförare, försäkringsbolag o dyl är speditören berättigad till särskilt arvode.

Speditören äger dessutom debitera särskilt arvode för inkassering av efterkrav, kontroll av betalningsöverföring genom bank, clearing, anskaffande av accept, utfärdande av utlämningsseddlar och liknande åtgöranden.

12 §

Om speditören mottar tillägsräkning för av honom förmedlade tjänster, är uppdragsgivaren skyldig att på anfordran gottgöra honom dessa belopp mot erforderlig dokumentation. Det åvilar speditören att kontrollera att de förmedlade tjänsterna ligger inom ramen för det uppdrag han erhållit och att de debiterade beloppen är rimliga. Speditören skall såvitt möjligt underrätta uppdragsgivaren innan betalning sker.

13 §

Avbryts påbörjat uppdrag på grund av hinder utom speditörens kontroll är han berättigad till gottgörelse för gjorda utlägg och utfört arbete mot erforderlig dokumentation.

PANTRÄTT m m

14 §

Speditören har panträtt i gods, som är under hans kontroll, dels för alla å godset vilande kostnader — arvoden och lagerhyra däri inräknade — och dels för speditörens samtliga övriga fordringar hos uppdragsgivaren härrörande från uppdrag enligt 2 § ovan.

Om godset förkommer eller förstörs har speditören motsvarande rätt i ersättningsbelopp från försäkringsbolag, fraktförare eller annan.

Vid utbetalning likvid för förfallen fordran äger speditören låta på betryggande sätt sälja så mycket av godset att, förutom kostnader, hans sammanlagda fordringar täcks. Speditören skall, såvitt ske kan, i god tid underrätta uppdragsgivaren om de åtgärder som han avser att vidtaga för godsets försäljning.

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

SPEDITÖRENS ANSVAR SOM FRAKTFÖRARE ENLIGT 2 § PUNKT A)

15 §

Speditörens ansvar som fraktförare inträder när han omhändertagit godset för befördran. Ansvaret upphör när godset på bestämmelseorten utlämnas till mottagaren eller ställs till dennes förfogande på anvisad plats. Under alla förhållanden upphör ansvaret femton dagar efter det att speditören underrättat mottagaren om att godset ankommit eller avsåt skriftligt meddelande härom till den av uppdragsgivaren uppgivna adressen.

16 §

Ansvaret föreligger ej om förlusten, minskningen eller skadan orsakats av

- uppdragsgivarens fel eller försummelse
- handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som om-besörjts av uppdragsgivaren eller någon som handlar för dennes räkning
- godsets egen naturliga beskaffenhet att lätt fördäras, exempelvis genom bräckage, lackage, självantändning, förruttelse, rost, jä-sning, avdunstning samt känslighet för kyla, värme eller fukt
- frånvaro av eller bristfällighet i förpackning
- felaktig eller ofullständig adressering eller märkning av godset
- felaktiga eller ofullständiga uppgifter om godset
- förhållande som speditören ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Speditören är, oavsett vad som bestäms i punkterna a—f, ansvarig i den mån fel eller försummelse orsakade av honom eller av någon för vilken han svarar har förorsakat eller medverkat till förlusten, minskningen eller skadan.

För pengar, värdepapper och dyrbarheter är speditören endast ansvarig om särskilt avtal träffats härom.

17 §

Ersättning för förlust eller minskning av gods beräknas efter godsets fakturavärde, om det ej visas att marknadspriset för eller det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet vid tiden och på platsen för speditörens omhändertagande av godset varit ett annat. Ersättning utgår inte för antikvärde, affektionsvärde eller annat särskilt värde hos godset.

Därjämte ersätts fraktkostnader, tullavgifter och andra utlägg i samband med transporten av vad som gått förlorat. Därutöver är speditören icke pliktig att lämna någon skadeersättning, såsom för förlorad handelsvinst, förlorad marknad eller annan förlust av vad slag det vara må.

18 §

Ersättning för skada på gods lämnas med det belopp som motsvarar värde-minskningen. Detta belopp framkommer genom att på godsets värde, såsom det bestäms enligt 17 § 1 mom. tillämnas den procentats varmed godset nedgått i värde genom skadan. Därjämte ersätts i motsvarande mån kostnader som avses 17 § 1 mom., första meningen, men därutöver är speditören icke pliktig att lämna någon skadeersättning.

Speditörens ansvar är dock begränsat till det belopp, varmed ersättning skulle ha lämnats om sändningen hade gått helt förlorad eller, då blott en del av sändningen minskat i värde genom skadan, om denna del gått förlorad.

19 §

Har speditören till fullo ersatt godset, övergår ägarerätten till honom.

20 §

Ersättning för dröjsmål utgår när tiden för fullgörandet av uppdraget överskrider vad som kan anses skäligt med hänsyn till omständigheterna. Det åligger då speditören att ersätta uppdragsgivaren sådana direkta och skäliga kostnader som vid tidpunkten för avtalets ingående kunnat förutses som en sannolik följd av dröjsmålet.

Uppdragsgivaren har rätt till ersättning som om godset gått förlorat, om utlämning inte kan ske

- för inrikestransporter inom 30 dagar från det godset mottogs till transport,
- för transporter inom Europa inom 60 dagar från det godset mottogs till transport,
- för transporter utanför Europa inom 90 dagar efter den tidpunkt när godset borde ha kommit fram.

Ansvaret föreligger ej om dröjsmålet orsakats av omständigheter som anges i 16 §.

21 §

Speditörens ansvar som fraktförare är begränsat

- för förlust, minskning av eller skada på godset till 8,33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats.
- för dröjsmål till ett belopp icke överstigande för uppdraget betalad frakt.

22 §

Om särskilt avtal träffats om visst bestämt transportsätt, eller om det visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål uppkommit medan godset transporterades med ett bestämt transportmedel, skall speditören i stället ansvara enligt för sådant transportsätt lagbestämmelser och allmänt förekommande transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i 4 § 2 mom. och 15—21 §.

SPEDITÖRENS ANSVAR SOM FÖRMEDLARE mm ENLIGT 2 § PUNKT B) OCH C).

23 §

Speditören är ansvarig för skada till följd av att han icke iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande.

Speditören ansvarar inte för tredje mans åtgärd eller underlåtenhet vid utförandet av transport, lastning, lossning, utlämning, förtullning, lagring, inkassouppdrag eller andra av speditören förmedlade tjänster, försvårat speditören kan visa att han har iakttagit tillbörlig omsorg vid valet av tredje man.

För pengar, värdepapper och dyrbarheter är speditören ansvarig endast om särskilt avtal träffats.

24 §

Vid beräkning av ersättning för förlust, minskning, skada samt för dröjsmål skall bestämmelserna i 17—19 § samt 20 § 1 mom. äga motsvarande tillämpning.

25 §

Speditörens ansvar som förmedlare mm är begränsat till 50.000 SDR för varje uppdrag, dock att ersättning inte får överstiga

- a) för **dröjsmål** avtalat vederlag för uppdraget,
- d) för **förlust eller minskning** av eller **skada på gods** 8,33 SDR per kilo bruttovikt av den del av godset som förlorats, minskats eller skadats,
- c) vid **förlust och/eller missbruk av dokument**, då de är ställda till speditörens förfogande, det belopp som skulle ha utgått om godset förkommit.

LAGRING

26 §

Vid lagring av gods gäller följande **tillägsbestämmelser**:

- 1 Då lagring skett skall speditören på uppdragsgivarens begäran utfärda mottagnings- eller lagerbevis. Beviset utgör kvitto på den varumängd som mottagits.
- 2 Om uppdragsgivaren inte lämnat särskilda instruktioner beträffande lagringen av godset, åger speditören, under förutsättning att han förfar med tillbörlig omsorg, fritt välja mellan olika förvaringssätt.
- 3 Speditörens ansvar för lagringen regleras av 23—25 §, dock att ersättningen skall beräknas efter godsets värde på den dag, då **förlusten**, minskningen eller skadan inträffade.
- 4 Om speditören lagrar gods i anslutning till transport, för vilken han ansvarar som fraktförare, skall ansvaret för en tid av 15 dagar efter transporten regleras av samma bestämmelser som enligt 16—22 § gäller för fraktföransvaret.
- 5 Om lagrat gods på grund av sin beskaffenhet befinns kunna skada **egendom eller person**, är uppdragsgivaren skyldig att genast uttaga godset.
- 6 Uppdragsgivaren skall senast vid inlagringen meddela speditören till vilken adress meddelanden rörande godset skall sändas och instruktioner erhållas och omedelbart underrätta speditören om eventuella förändringar härutinnan.

UPPDRAGSGIVARENS ANSVAR

27 §

Då myndigheter lämnat särskilda föreskrifter om märkning, förpackning, deklarering etc av visst gods (exempelvis farligt gods), är uppdragsgivaren skyldig att tillse att honom åvilande skyldigheter i dessa hänseenden iaktas.

Uppdragsgivaren är skyldig att hålla speditören skadeslös för alla följder som kan uppkomma genom att

- a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga
- b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc.
- c) godset av uppdragsgivaren bristfälligt lastats och stuvats t ex på lastbil, järnvägsvagn, flak, i container eller liknande
- d) godset har sådana skadebringande egenskaper som speditören icke rimligen kunnat inse
- e) speditören — utan att ansvar föreligger enligt 15—23 § — åläggs att betala tull och offentliga avgifter eller att ställa säkerhet eller i övrigt utsätts för krav från tredje man, såframt det styrks att uppdragsgivaren har varit orsak härtil.

Om speditören i egenskap av befraktare utsätts för skyldighet att med avseende på uppdragsgivarens gods betala bidrag i gemensamt haveri till bortfraktare vid sjötransport eller av orsaker som ovan angivits utsätts för anspråk från tredje man, åligger det uppdragsgivaren att hålla speditören skadeslös.

REKLAMATION OCH TVISTER

REKLAMATION

28 §

Anmärkningar mot speditören skall framställas utan oskäligt uppehåll. Dessa bör vid synlig **minskning** eller **skada** framställas omedelbart vid godsets mottagande och eljest inom sju dagar efter mottagandet.

När avtal träffats med speditören om visst bestämt transportsätt enligt 22 § gäller härvid i stället för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande transportvillkor, i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i första momentet av denna paragraf.

PRESKRIPTION (endast i Danmark, Finland och Sverige)

29 §

Talan mot speditören skall — vid äventyr av talans förlust — väckas inom ett år. Tiden skall räknas

- a) vid **minskning** av eller **skada på gods** från dagen då godset utlämnades till mottagaren
- b) vid **dröjsmål, förlust** av **hel sändning** eller **annan skada** från den tidpunkt då dröjsmålet, förlusten eller annan skada tidigast hade kunnat konstateras.

När avtal träffats med speditören om visst bestämt transportsätt enligt 22 § gäller härvid i stället för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i första momentet av denna paragraf.

SKILJEKLAUSUL (endast i Finland, Norge och Sverige)

30 §

Finland

Twister mellan speditören och hans uppdragsgivare får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan skall avgöras enligt finsk rätt medelst skiljemannaförande. Skiljemännen tillsätts av Centralhandelskammarens i Finland skiljenämnd och i skiljemannaförandet länder sagda nämnds stadgar till efterättelse. Skiljemannaförandet äger rum i Helsingfors stad. Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avbrott på skiljeförande i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkäromål eller kvittning annat än i skiljemannaförande.

Twist avseende belopp som ej överstiger värdet av 20.000 FIM eller som rör förhållande till uppdragsgivare som ingått avtalet huvudsakligen för privat räkning, får dock ej hänskjutas till avgörande medelst skiljemannaförande.

Norge

Twister i förening med avtal, som ingåtts enligt dessa bestämmelser, eller andra avtal som följer därav skall slutligt avgöras genom skiljedom enligt reglerna för Oslo Handelskammers voldgiftsinstitut.

Sverige

Twister mellan speditören och hans uppdragsgivare får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan skall avgöras enligt svensk rätt av skiljedomstol i Stockholm enligt gällande svensk lag om skiljemän. Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avbrott på skiljeförande i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkäromål eller kvittning annat än i skiljeförande.

Twist avseende belopp som ej överstiger 10.000 SEK, eller som rör förhållande till uppdragsgivare som ingått avtalet huvudsakligen för privat räkning, får dock ej hänskjutas till avgörande av skiljedomstol.

FORUM VID TVISTER (endast i Danmark)

31 §

Talan mot speditören skall handläggas av domstol i hans hemland och avgöras enligt landets lag.



ALLMÄNNA TRANSPORTFÖRSÄKRINGSVILLKOR FÖR VAROR 1976

Godkända av Sjöförsäkringsbolagens Förening

0 DEFINITIONER

01 Haveri

01.1 Fartyget har gått totalt förlorat, uteblivit, sunkit, kantrat, grundstött, strandat, kolliderat med annat fartyg, med flytande eller fast föremål, eller varit utsatt för brand, explosion eller åkslag

01.2 Flygplanet har uteblivit, stötnat, kolliderat med annat flygplan eller annat föremål, skadats vid start eller landning eller varit utsatt för brand, explosion eller åkslag

02 Trafikolycka

02.1 Transportmedlet har kolliderat med annat transportmedel eller annat föremål, vätt, spårat ur eller kört av vägen utan att kunna ta sig tillbaka till körbanan, eller varit utsatt för brott på ram, hjul, hyulaxel eller motsvarande eller för brand, explosion eller åkslag

Stöt vid vaxning eller koppling av vagnar eller bromsning av transportmedel räknas ej som trafikolycka

02.2 Varan har varit utsatt för kollision med föremål utanför transportmedlet, medan varan befinner sig på detta

03 Totalförlust

03.1 Varan har till följd av händelse som omfattas av försäkringen gått helt och hållet förlorad eller blivit så skadad att dess ursprungliga egenskaper försvunnit

03.2 Varan har till följd av transportmedlets uteblivande ej anlant

— vid sjötransport inom 90 dagar räknat från senaste kända avgångsdag

— vid järnvägs- och landsvagstransport inom 30 dagar räknat från utgången av den för transporten angivna leveransfristen, och

— vid lufttransport inom 21 dagar räknat från senaste kända avgångsdag

03.3 Transportmedlet har övergetts och varan ej återfunnits inom de i punkt 03.2 angivna tiderna

03.4 Varan har kommit i sådant läge, att den ej för rimlig kostnad kunnat bärgas inom 10 månader

03.5 Varan har till följd av fartygets totalförlust eller kondemnering fört till nödhavn eller annan därmed jämförbar plats och icke för rimlig kostnad kunnat vidarebefordras därifrån inom tre månader eller införändat eller om fartyget blivit kondemnerat först efter det varan anlant, inom tre månader efter kondemneringen. Har varans vidarebefordran förhindrats av händelse, som försäkringen ej täcker, skall sådant uppehåll ej räknas i sådana tid av tre månader

04 Översvämnung

Landområden har satts under vatten till följd av onormalt högt vattenstånd i hav, sjö, flod eller kanal eller genom att fördämning brutit

05 Koli

Med koli avses separat hanteringsenhet för transport av vara. Last på flak, i container eller annat motsvarande transporthjälpmedel betraktas dock som koli endast om den även utan dylikt transporthjälpmedel utgör separat hanteringsenhet

06 Ansvar för varan

06.1 Den part i köpeavtalet, som enligt de för avtalet gällande skadegångena står ansvarig för varan, bär ansvaret för densamma

06.2 Vid transport av varan varan än sådan som är föremål för handel, på annan vägarans ansvar för varan, såvida ej före transportens början anmälunda överenskommit

06.3 Ansvar för varan påverkas ej därav, genom vikendare partens försorg försäkring ordnats eller vad som gäller eller avtalats rörande transportens eller någon annans ansvar i anslutning till transporten

07 Försäkringstagare och försäkringshavare

Med försäkringstagare avses i dessa villkor i tillämpliga delar även försäkringshavare eller den, till vars förmån försäkringen gäller

1 VAD FÖRSÄKRINGEN GÄLLER OCH VAD DEN INTE GÄLLER

1.1 Försäkringens omfattning

11.1 Utöver vad i punkt 14.11 avtalats rörande ansvarets omfattning, täcker försäkringen skåliga kostna-

der för avvärjning eller begränsning av inträffad eller omedelbart hotande ersättningsgill skada.

12 Försäkringens föremål

12.1 Försäkringen omfattar i försäkringsavtalet nämnd laglig handelsvara eller annan laglig engros- eller laglig inresek, som kan uppskattas i pengar

12.2 Pengar, värdepapper, ädla metaller, smycken av ädelmetall, pärlor, ädelstenar, konstverk och levande djur och växter ingår i försäkringen blott enligt särskild överenskommelse

12.3 Enligt särskild överenskommelse kan försäkringen utvidgas att omfatta skada på varans transportförpackning

12.4 Försäkringen gäller blott sådan transport, som sker med transportmedel eller redskap uppköpt av trafik eller förflyttning, såvida ej uttryckligen avtalats om försäkring av annat slag av varubefordran

13 Försäkringsvärde

13.1 Handelsvaror

Försäkringsvärdet är, därefter ej anmälunda avtalats, — varans fakturavärde på den ort, där försäkringen börjar och vid den tidpunkt, då den träder i kraft, med tillägg av

— transportkostnader i varuagarens risk, och

— såvida försäkringen då skada inträffat gäller till förmån för köparen, 10% handelsvinst beräknad på summan av ovannämnda två poster, samt

— försäkringskostnad beräknad på summan av ovannämnda poster

13.2 Andra varor än handelsvaror

13.2.1 Försäkringsvärdet är, om ej annat avtalats, — varans marknadsvärde på den ort, där försäkringen börjar och vid den tidpunkt, då den träder i kraft, med tillägg av

— transportkostnader i varuagarens risk och

— försäkringskostnad

13.2.2 Antikvärde ingår ej i försäkringsvärdet, såvida därom ej uttryckligen överenskommit

13.3 Överenskommen försäkringsvärde Det överenskomna försäkringsvärdet binder bägge avtalsparterna, såvida försäkringsbolaget ej kan påvisa att med tillämpning därav ersättningen skulle uppgå till väsentligt högre belopp än som erfordras för täckande av förlusten

13.4 Särskilda kostnader

Omlastningskostnader, frakt, som ej är i varuagarens risk, tull och omlastningskostnader från tilläggsavtalet kan genom särskilt avtal inkluderas i försäkringsvärdet

14 Försäkringsbolagets ansvar

Försäkringsbolaget svarar för skada som drabbat varan i enlighet med vad som före transportens början överenskommit

— antingen på "fulla villkor" (punkt 14.1)

— eller endast på "haverivillkor" (punkt 14.2)

— eller på "haverivillkor" utvidgat med vissa specificerade risker (punkt 14.3)

14.1 Vid försäkring på "fulla villkor" omfattar försäkringen alla de risker, som kan drabbas varan under den försäkrade transporten, dock med undantag av skador och kostnader föranledda av följande orsaker (se försäkringsavtalslagen §§ 60, 62 och 77)

14.1.1 skadedärandsskyldighet gentemot tredje man

14.1.2 borttransport eller förstörande av skadad vara

14.1.3 tids-, rante- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust eller förlust av affektionsvärde

14.1.4 uppsatt eller grovt vållande av försäkringstagaren

14.1.5 att varan ej var ändamålsenligt emballerad, skyddad och ordningställd att motstå sedvanlig påfrestning med beaktande av varans läghet samt transport-, hanterings- och lagringsförhållanden

14.1.6 normalt svinn, självupphettning eller självändring, förruttnelse, avdunstning, frost, värme, växlingar i luftens temperatur eller fuktighet, kontakt med luft eller vatten eller ejes av varans egenskap att förändras, såvida skadan ej är en direkt följd av händelse eller försöring, som omfattas av "haverivillkor", och såvida ej i något speciellt fall anmälunda avtalats

14.1.7 embargo, beslagläggning, rekvistion eller konfiskation av varan, uppehåll i karantän eller andra åtgärder av civila eller militära myndigheter

14.18 frigöring av atomenergi — kärnklyvning (fission) eller kärnsammansmältning (fusion). Dock ersätts, om försäkringen är tecknad på "fulla villkor", eller därom särskilt överenskommit, sådan skada på varan som vid internationell transport förorsakats av reaktorolycka eller inverk av radioaktiva ämnen som uppstått sedan varan lastats i det transportmedel, med vilket den avsetts lämna det land, var den försäkrade transporten börjar, men innan den lossats från det transportmedel med vilket den ankommit till destinationslandet. Vid inrikes transport ersätts sådan skada blott i det fall att någon i lag avsedd ansvarsskyldig inhemsk eller utländsk innehavare av atomsubstans ej kan göras ansvarig för densamma

14.19 krig, inbördeskrig eller händelser, som därutöver hänförs till krigsåra enligt de allmänt gällande av Sjöförsäkringsbolagens Förening godkända krigsförsäkringsvillkoren för varor (i denna punkt nämnt ansvar ingår i en särskild krigsförsäkring), eller

strejk, lockout, kravaller, medborgerliga oroligheter, plundring eller sabotage (vissa skador vållade av i denna punkt nämnda orsaker ingår i en särskild strejksförsäkring)

14.2 Vid försäkring på "haverivillkor" omfattar försäkringen med de undantag som nämns i punkt 14.1 enbart

14.2.1 skada på varan, som förorsakats av haveri eller trafikolycka, eller av att transporten försenats minst tre månader på grund av att transportmedlet, sedan varan lastats där, utsatts för haveri eller händelse, som behandlas såsom gemensamt haveri oberoende därav, om händelsen enligt definitionen i punkt 01.1 utgör haveri eller ej, eller trafikolycka

14.2.2 skada som ejes försäkrats därav att varan varit utsatt för brand, explosion, åkslag, jord- eller snöskred eller översvämning

14.2.3 totalförlust av koli direkt förorsakad av lastnings-, omlastnings- eller lossningsåtgärd

14.2.4 kastning eller spolning över bord av last, som i konossement eller motsvarande dokument antecknats såsom rustslut, men som utan försäkringstagarens vetskap lastats på däck

14.2.5 bidrag till gemensamt haveri

För alla övriga risker står försäkringstagaren själv

14.3 Vid försäkring på "haverivillkor" utvidgat med vissa specificerade risker omfattar försäkringen med de undantag som nämns i punkt 14.1

— skador, som ersätts enligt "haverivillkor" samt därutöver

— en eller flera av de i punkterna 14.31—14.33 nämnda riskerna även då de ej är en direkt följd av händelse som omfattas av försäkring på "haverivillkor" och under förutsättning att om riskerna inkluderades i försäkringen mot tilläggspremie överenskommit

14.3.1 stöld, manko eller läckage förorsakat av att emballaget söndrats, bräckes, rost, nederbörd, svettning i lastutrymme, driftsvalvrott i kylanläggning eller spolning eller kastning över bord av skadat däcklast förskädd vara, eller kapning av land- eller flygtransportmedel såvida kapningen enligt punkt 14.19 ej hänförs till krigsrik

Anm. Skrämmor, skavning eller annan därmed jämförbar skada ersätts endast i den mån denna direkt förorsakats av ersättningsbart bräckage

Med bräckage avses skada, som uppkommit därigenom att det försäkrade föremålet på grund av slag, stöt, vibration eller annan liknande yttre påverkan bräcks, böjs, buktas, spränks eller på motsvarande sätt skadats

14.3.2 skada, som förorsakats av råttor, mal eller andra skadedjur, som under den försäkrade transporten kommit åt varan

14.3.3 värpe annan skada, som ersätts enligt försäkring på "fulla villkor" (14.1) och som ej hör till de i punkterna 14.31 och 14.32 nämnda riskerna

Försäkringstagaren står själv för alla de risker, om vilkas inkludering i försäkringen enligt detta villkor ej överenskommit

14.4 Däckslast

För däckslast eller last i öppet transportmedel gäller försäkringen på "haverivillkor" såvida ej anmälunda överenskommit

14.5 Retur- och vidaretransporter, begagnade och skadade varor

Utgör den försäkrade transporten förtäring av en tidigare transport eller avser försäkringen returvaror, begagnade eller skadade varor

— och har ej försäkringsstagaren anmält härmed före transportens början

— och försäkringsbolaget ej ägt eller bort äga kännedom om rätta förhållandet.

ersättes skada endast i den mån försäkringsstagaren visar, att det förhållande han underlåtit uppgift varit utan betydelse för skadans inträffande eller omfattning

14.6 Under- och överförsäkring

(förhållande mellan försäkringsbelopp och försäkringsvärde)

14.61 Om varan försäkrats för ett lägre belopp än försäkringsvärdet och försäkringsstagaren själva själv står för en del av risken, ersätts endast så stor del av skadan, som svarar mot förhållandet mellan försäkringsbeloppet och försäkringsvärdet. Denna bestämmelse tillämpas även vid ersättning av i dessa villkor nämnda kostnader samt vid bidrag till gemensamt haveri. Har försäkringen ersatt kostnader eller bidrag utöver vad som beaktande av underförsäkringen borde ha ersatts, ansvarar försäkringsstagaren gentemot försäkringsbolaget för överskudande del

14.62 Om försäkringsbeloppet är högre än försäkringsvärdet, beräknas ersättning enligt försäkringsvärdet. Se punkt 13

2 HURU FÖRSÄKRINGEN GÄLLER

21 Allmänna förutsättningar för giltigheten

21.1 Såvida ej annorlunda avtalats, gäller försäkringen blott under den försäkringsavtalet angivna transporten och till förmån för den, som har lagit rätt till ersättning och som — såvida han ej är försäkringsstagare — företer vederbörligen endoserat försäkringsbrev, eller, ifall försäkringsbrev ej utfärdats, annan utredning förande sin rätt till ersättning

21.2 Försäkringen gäller ej direkt eller indirekt till förmån för transportör eller annan, som har vård om varan eller utför uppdrag som hänför sig till den försäkrade transporten

21.3 Försäkringen är i kraft även om premien ej erläggs

22 Försäkringens början

22.1 I fråga om ettvarit koli börjar försäkringen, såvida ej annorlunda avtalats, tidigast då lastningen påbörjas från sidan av transportmedlet till det samman, förutsett att lastningen sker

— på lagringsplatsen på den i försäkringsavtalet nämnda orten

— till det transportmedel som reserverats för den egentliga transporten

— i syfte att påbörja den egentliga transporten och att — den i punkt 21 nämnda allmänna förutsättningarna är för handen och att av dessa icke annat följer

22.2 Om efter avslutad lastning transportens påbörjande fordras av orsak, över vilken försäkringsstagaren ej råder, förblir försäkringen i kraft även under sådant dröjsmål.

22.3 Till den egentliga transporten hänförs även all sedvanlig hantering och förflyttning av varan, som medan försäkringen är i kraft sker annorstädes än i avsändarens eller mottagarens lager

23 Försäkringens giltighet

23.1 Försäkringen förflöter under sedvanlig transport, sedvanlig omfattning och mellanlagring med därtill hörande lossning och lastning

23.2 Försäkringen gäller även under sådan transport eller lagring i prärm som lastnings- eller lossningsområdet, vilken enligt gängse praxis utgör en del av sjötransporten, dock högst under 8 dagar från det varan lastades i prärm.

23.3 I de fall, då på grund av omständigheter, över vilka försäkringsstagaren ej råder, annan än sedvanlig rätt följs eller annan än sedvanlig omfattning förekommer eller dröjsmål utöver nämnda tidsgränser inträffar, utsträcks försäkringsbolagets ansvar att gälla även under sådan utvidgning mot tilläggspremie. Det åligger försäkringsstagaren att så snart han erhållit kännedom om förhållande, som betingar tilläggspremie, omedelbart underärta försäkringsbolaget därtom. Uraktilites detta är försäkringsbolaget fritt från ansvar för skada, som är en följd av förhållandet

24 Försäkringens upphörande

24.1 Försäkringen upphör

— då varan anlänt till lagringsplats på den i försäkringsavtalet nämnda destinationsorten och där lossats invid sidan av det transportmedel som använts för den egentliga transporten, eller

— då försäkringsstagaren därifrån med användande av sin dispositioner efterlåter lagring, sortering eller distribution av varan, sålt den eller bestämt att den skall transporteras till annan destinationsort än den som nämns i försäkringsavtalet

24.2 Försäkringen upphör dock senast

— efter 60 dagar räknat från utgången av den dag, då varan lossats från det **sjögående fartyget** i varans slutliga lossningshamn, eller

— efter 30 dagar räknat från utgången av den dag, då varan lossats från **flygplanet** i flyghamnen på destinationsorten, eller

— efter 8 dagar räknat från utgången av den dag, då varan lossats från annat transportmedel än fartyg eller flygplan på tull-, järnvägs- eller annan godsstation på destinationsorten.

25 Avbrott i transporten

25.1 Om på grund av försäkringsstagarens åtgärd eller forsummelse

— vidarebefordran till den slutliga destinationsorten av varan som anlänt till lossningshamn fordras eller avbryts, eller

— varan lagras eller förvaras på annan plats än i det slutliga lagret eller i den slutliga lagringsplatsen på den i försäkringsavtalet nämnda destinationsorten,

upphör försäkringen i och med sådan åtgärd eller forsummelse

25.2 Har varan lossats på annan plats än den i fraktavtalet nämnda slutliga destinationsorten på den grund att fraktavtalet upphör till följd av omständighet över vilken försäkringsstagaren ej råder och tar försäkringsstagaren emot varan på denna plats, förflöter försäkringen på villkor varom bör avtalas och mot tilläggspremie, under förutsättning att försäkringsstagaren omedelbart sedan han fått kännedom om detta förhållande meddelat försäkringsbolaget härmed.

— intill dess varan försäldas på sådan plats, eller

— intill dess försäkringen hävts på begäran av försäkringsstagaren, eller

— om varan transporterats vidare till den i det hävda fraktavtalet nämnda destinationsorten eller till annan avtalad destinationsort, intill dess försäkringen enligt punkt 24 upphör

25.3 Om varan på grund av haveri eller trafikolycka eller till följd av händelse som behandlas såsom gemensamt haveri lossats innan den anlänt till destinationsorten och dröjsmål med vidarebefordran innebär en uppenbar risk att varan skadas, ersätter försäkringen de extra kostnader, som hänför sig till transporten av varan till destinationsorten enligt försäkringsbolagets direktiv

25.4 Före försäkringens upphörande kan mot tilläggspremie särskilt avtalas att försäkringen skall fortgå under tiden för avbrott i transporten eller under lagring

26 Föreökning

26.1 Sker genom försäkringsstagarens åtgärd eller med hans vetskap sådan ändring beträffande varan, dess transportförpackning eller sammanförande till hantlingsenhet, transportsätt, rutt eller hanteringsmetod, som medför föreökning, skall försäkringsstagaren meddela försäkringsbolaget dessa förändringar för utvärdering av försäkringens giltighet samt av försäkringsvillkor och premie. Försummas sådan anmälan, har försäkringsbolaget möjlighet att begränsa sitt ansvar i enlighet med vad som stadgas i försäkringsavtalslagen §§ 45, 46, 47 och 48

3 VAD SOM SKALL GÖRAS NÄR SKADA INTRÄFFAR OCH HUR SKADA REGLERAS

31 Åtgärder då skada inträffat eller befaras ha inträffat

31.1 Försäkringsstagaren skall omedelbart

31.11 anmäla händelsen till försäkringsbolaget eller dess haveriombud.

31.12 Ivarn varan utkvitteras skriftligen anmäla om skadan till transportören eller dennes ombud inom i transportvillkoren foreskiven tid, eller, om skadan ej genast är uppenbar, så snart skadan upptäcks, samt

31.13 vid omgående erforderliga åtgärder för bevarande av försäkringsbolagets rätt att efter utbetalad ersättning fordra skadeersättning av den, som är eller kan antas vara ersättningskyldig såsom värdare av skadan, samt

31.14 vidta av omständigheterna påkallade åtgärder för att avvärja eller begränsa skadan. Åtgärder bör vidtas för att hindra skadan sprida sig till oskadad del av partiet. Av de om åtgärder förledda skada kostnader ersätts även om försäkringsbolagets hangen om överskrids

31.2 Försäkringsstagaren skall dessutom

31.21 ta vård om den skadade varan till dess försäkringsbolaget har tillfälle att besiktiga den eller till dess om annat avtalas.

31.22 vid behov avbryta uppackning av varan för att vid besiktning skall kunna utredas de omständigheter som motiverat till skadans uppkomst och art, samt

31.23 ioljda de direktiv som försäkringsbolaget eller dess haveriombud ger med anledning av skadan

31.3 Försummar försäkringsstagaren att vidta åtgärd som ankommer på honom kan detta heller eller delvis befräva försäkringsbolagets rätt att ersätta skadan i enlighet med vad som stadgas i försäkringsavtalslagen §§ 21 och 52

31.4 Försäkringsstagaren har ej rätt att vagra motta skadad vara enbart av det skälet att den är skadad

32 Skadereglering och -ersättning

32.1 Då skadeersättning begärs, bör försäkringsstagaren tillställa försäkringsbolaget all den utredning och alla de handlingar, som erfordras för avgörande av ersättningskyldigheten samt för beräkning av ersättningsbeloppet

32.2 Vid totalförlost utgår ersättning med belopp motsvarande försäkringsvärdet, vid underförsäkring blott med försäkringsbeloppet. Se punkt 14.6

32.3 Vid ersättning av delskada tillämpas följande bestämmelser:

32.31 Kan det skadade föremålet återförädlats i det skick det hade före skadan eller i motsvarande skick genom reparation eller genom anbringande av ny del eller del som motsvarar den ursprungliga, ersättes blott kostnaden härfor.

Ökning av reparationskostnad, som förorsakats av ett från det sedvanliga avvikande, av försäkringsstagaren valt reparationsnöd eller forfarande, som hör samman härmed, ersätts ej.

32.32 Vid avtalning av ersättning för manko eller lackage görs avskat eller kutyemligt avdrag för normalt svinn.

32.33 I andra fall skall, såvida ej annorlunda överenskommit, varans värdeminskning fastställas aningen genom gemensamt besiktning eller om åtgärda parten så fordrar, genom officiell besiktning enligt sjölagens stadganden eller, om värdeminskningen ej kan fastställas på sådant sätt, genom varans försäljning. Om försäkringsbolaget så fordrar, skall försäljningen ske på offentlig auktion.

Värdeminskningen uttrycks i procent av den oskadade varans marknadsvärde, varmed avses bruttomarknadsvärdet (frakt, tull m.m. inklusive medräknade). Ersättningen utgör lika många procent av försäkringsvärdet eller av försäkringsbeloppet, om detta är lägre än försäkringsvärdet

32.34 Kan av vara, vilken totalförlost ersättning utbetalats, någonting av värde antas återstå, skall försäkringsstagaren anmäla härmed till försäkringsbolaget för att detta om det så önskar skall kunna utnyttja sin rätt att disponera över varan. Detta gäller även då någon del av varan blivit fullt ersatt

33 Dubbelförsäkring

33.1 Ar det försäkrade intresset ämval försäkrat i annat försäkringsbolag, och har detta träffat förbehåll, enligt vilket bolaget i händelse av dubbelförsäkring skulle vara helt eller delvis fritt från ansvar, gäller motsvarande förbehåll även denna försäkring. Försäkringsstagarens rätt till ersättning i sådant fall regleras i försäkringsavtalslagen §§ 41—44

4 UTBETALNING AV ERSÄTTNING SAMT ANDRA ÅTGÄRDER OCH PÅFÖLJDER FÖRANLEDDA AV SKADEFALL

41 Utbetalning av ersättning

41.1 Ersättning utbetalas inom en månad efter det till försäkringsbolaget överlämnats all utredning och samtliga handlingar som erfordras för att avgöra försäkringsbolagets ersättningskyldighet och för att beräkna ersättningsbeloppet.

Om på grund av omständigheter över vilka försäkringsstagaren ej råder inträffat en handlingarna oskäliga fordras, utbetalas den del av ersättningen, som med stöd av föreliggande handlingar skulle kunna fastställas.

41.2 Försäkringsbolaget har rätt att kvitta varje fordran hos försäkringsstagaren mot den ersättning denne har rätt att uppbära av försäkringsbolaget

41.3 Försäkringsbolaget har rätt att med befriande verkan utbetala ersättning till den som foreter försäkringsbrevet vederbörligen endoserat. Ar ersättningen slutlig, har försäkringsbolaget rätt att återfordra försäkringsbrevet

42 Preskription

För att bevara sin rätt till ersättning skall försäkringsstagaren framställa skriftligt ersättningsanspråk inom sex månader från det han fått kännedom om skadan

43 Regressrätt

43.1 Har försäkringsbolaget utbetalat ersättning för skada, övergår försäkringsstagarens rätt gentemot för skadan ansvarig tredje man i motsvarande mån till försäkringsbolaget

43.2 Ar försäkringsstagaren då skada inträffat eller genom avtal därifrån helt eller delvis avstått från sin rätt gentemot tredje man, befäns försäkringsbolaget från ansvar i motsvarande mån

44 Tvister

44.1 Tvist rörande ersättningsärendet, som grundar sig på avtal om sjöförsäkring, skall, där annat ej är avtalat, utredas av dispasscher. (Lag om utredning av ersättningsärenden genom dispasscher i sjöförsäkringsärendet)

44.2 I övriga ersättningsärenden avgörs tvist, där annat ej är avtalat, av domstol

45 Tolkningsregler

45.1 I försäkringsavtalet skrivna, påstämplat eller vidhållade bestämmelser gäller framom avtalets tryckta villkor

45.2 Forutom dessa villkor gäller i tillämpliga delar den försäkringsavtalslag, som var i kraft då detta avtal ingicks

IMPORTANT

- For Conditions of Contract see page 2. For Limitations of Liability see pages 3 and 8.
- Please check the reservations made for your return or onward journey.
- For the departure formalities passengers are requested to report at the town terminal or at the airport in good time before the check-in time indicated in our valid timetable. A passenger reporting too late forfeits the right of carriage and the claim for full refund of the fare.
- This ticket shall not be valid for transportation if the correct fare has not been paid in accordance with carrier's applicable tariffs, rules and regulations.
- Price of this ticket is subject to change prior to commencement of travel.
- For the address of the nearest Finnair office or representative see our valid timetable.

MEDDELANDE

Om de slutliga resmålet eller någon uppehållsplats under resan ligger i annat land än avgångslandet, gäller Warszawa-konventionen, varvid denna konvention bestämmelser och i ett flertal fall begränsar transportbolags ansvar vid dödsfall eller personskada samt förlust av eller skada på resgods. Se även "Meddelande till internationella passagerare om ansvarsbegränsningar" och "Meddelande om begränsning av ansvar för resgods".

AVTALSVILLKOR

1. Ordet "biljett", sådant det förekommer i detta avtal, avser denna färdbiljett jämte resgodsbevis, var dessa bestämmelser och meddelanden ingår som del. "befordran" är lika med "transport", med "transportbolag" avses samtliga lufttransportbolag som befordrar eller åtager sig att befordra resande eller dennes resgods i enlighet med detta avtal eller utifrån annan tjänst förbunden med sådan luftbefordran. "Warszawakonventionen" avser den konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, som undertecknats i Warszawa den 12 oktober 1929, respektive samma konvention i dess i Haag den 28 september 1955 ändrade lydelse.
2. Befordran i enlighet med detta avtal är en skadestånd för bestämmelser och instruktionsregler. I fråga om ansvar, varom stadgas i Warszawa-konventionen, förutom i fall där dylik befordran ej är "internationell befordran", sådan den angives i konventionen.
3. Om ej annat följer av det ovanstående bör i fråga om

TRAFIKKIDKARENS FÖRBEHÅLLER SIG RÄTT ATT VÄGRA ATT TRANSPORTERA PERSON, SOM ANSKAFFAT BILJETT ENOM ATT BRYTA MOT GÄLLANDE LAG ELLER TRAFIKKIDKARENS TARIFFER, FÖRHÅLLNINGSGRELLER ELLER ANVISNINGAR.

TÄRKEÄTÄ

- Tutsutukkaa kuljetusehtoihin ja vastuun rajoituksiin sivuilla 4 ja 5.
- Tarkistakaa perille saavuttuunne paikanvarauksenne paluu- tai jatkomatkaa varten.
- Lähtömuodollisuuksien vuoksi pyydetään matkustajia ilmoittautumaan kaupunkitoimistossa tai lentoasemalla hyvissä ajoin ennen voimassaolevassa aikataulussamme ilmoitettua aikamäärää. Lian myöhään ilmoittautunut matkustaja menettää lippunsa edellyttämän matkustusoikeuden sekä oikeuden lentotipun hinnan täysimääräiseen takaisinmaksuun.
- Tämä lentotippu ei kelpaa kuljetukseen, ellei siitä ole maksettu rahdinkuljettajan voimassaolevan tariffien, sääntöjen ja määräysten mukaista oikeaa hintaa.
- Oikeus muuttaa tämän lipun hintaa ennen matkan alkamista pidätetään.
- Lähimmän toimistomme tai edustajamme osoite on voimassaolevassa aikataulussamme.

VIKTIGT

- Studera befordringsvillkoren och ansvarsbegränsningarna på sidorna 6 och 7.
- Kontrollera vid ankomsten Era platsreservationer för fortsatt resa eller återresa.
- På grund av avgångsformalitetserna bedes passageraren anmäla sig på flygterminalen eller flygstationen i god tid den tidpunkt, som angivits i vår gällande tidtabell. Försenad anmälan resulterar i att passageraren förlorar rätten till flygresan samt till full återbetalning av flygbiljetterns pris.
- Denna biljett är giltig för transport ifall det rätta priset enligt faktörernas gällande tariffier, förordningar och bestämmelser icke erlagts.
- Rätten, att före anträdandet av resan ändra priset för denna biljett förbehålles.
- Adressen på Finnairs närmaste kontor eller representant finns i vår gällande tidtabell.

befordran och andra tjänster utförda av varje enskilt transportbolag åligger (i) på denna biljett angivna bestämmelser, (ii) gällande tariffier, (iii) transportbolagets befordringsvillkor och därmed sammanhängande bestämmelser som utgör del av detta avtal (dessa står att erhållas på transportbolagets samtliga kontor), dock icke med avseende å transporter mellan en ort i Förenta Staterna eller Kanada och annan ort belägen utom deras gränser, varvid tariffier gällande i nämnda länder tillämpas.

4. Transportbolags namn kan på biljetten angivas i förkortad form, medan det fullständiga namnet jämte förkortning förekommer i bolagets tariffier, befordringsvillkor, bestämmelser eller tidtabeller, som transportbolags adress gäller avgångsflygstation, vars namn angivits på biljetten invid bolagets första gången förekommande namnförkortning, avtalade uppehållsplatser i de platser som ligger angivna på denna biljett eller att upptagna i transportbolags tidtabeller såsom regelbundna uppehållsplatser på resrutten, befordran som enligt detta avtal utföres av flera transportbolag i följd betraktas som en enda transport.
5. Lufttransportbolag som utställer biljett för befordran på linjer som trafikeras av annat lufttransportbolag handlar endast i egenskap av dess ombud.
6. Upphävande eller begränsning av transportbolags ansvar gäller och länder till fördel för bolagets ombud, personal och representanter samt för ansvar person, vars flygplan av transportbolaget användes för befordran, och för sådan persons ombud, personal och representanter.
7. Resgods som mottagits för befordran mot resgodsbevis

- utlämnas till innehavaren av resgodsbeviset. I fall av skada på resgods vid internationell befordran bör skriftlig reklamation riktas till transportbolaget omedelbart efter det skadan upptäckts och senast inom 7 dagar efter mottagandet av godset. I händelse av försening bör reklamation göras inom 21 dagar, räknat från den dag resgodsbeviset utlämnas. Se tariffier eller befordringsvillkor för icke internationell befordran.
8. Denna biljett gäller för befordran inom ett år räknat från utställningsdatum, om ej annat förutsätts på biljetten eller i transportbolagets tariffier, befordringsvillkor eller därmed sammanhängande bestämmelser. Priset för befordran enligt detta avtal kan ändras före början av befordran. Transportbolag äger rätt att vägra befordran om gällande pris ej betalats.
9. Transportbolag förbinder sig att efter bästa förmåga transportera passagerare och resgods med vederbörlig sanmbhet i tidtabeller och på annat ställe angivna tider gäller utan förbehåll och utgör icke del av detta avtal. Transportbolag kan utan varsel anförordna befordran för annat bolag eller flygplan samt vid behov ändra eller utelämna på biljetten angivna uppehållsplatser. Tidtabeller kan ändras utan varsel. Transportbolag skäder sig inte ansvar i fråga om anslutningsflyg.
10. Resande äger rätta sig efter de officiella bestämmelserna gällande resa, förete tillstånd för ut- och inresa och övriga erforderliga handlingar samt inlämna sig på flygstationen vid av transportbolaget angiven tid eller, om ingen tidpunkt fastställts, i så god tid att formaliteterna för avresa hinna avverkas.
11. Transportbolags ombud, personal eller representant äger ej rätt att ändra, omkalla eller bortse från någon som helst bestämmelse i detta avtal.

MEDDELANDE TILL INTERNATIONELLA PASSAGERARE OM ANSVARSBEGRÄNSNINGAR

Passagerare med destinationsort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet meddelas att bestämmelserna i den k. Warszawa-konventionen kan gälla för hela resan, även för sträckor helt inom avgångs- eller destinationslandet. För passagerare till, från eller med avtalad mellanlandning i Amerikas Förenta Stater stadgar konventionen och speciella befordringsavtal, att flygbolagets ansvar - om bolaget undertecknat dessa specialavtal - vid dödsfall eller personskada på passagerare i de flesta fall begränsas till bevisad förlust och

högst till US \$ 75 000 per passagerare". Ansaret upp till nämnda belopp är inte avhängigt av flygbolagets vållande. Vid resa med flygbolag, som inte tillträtt specialavtal, eller om resan inte riktar sig till, från eller har en avtalad mellanlandning i Förenta Staterna, begränsas flygbolagets ansvar vid dödsfall eller personskada på passagerare i de flesta fall till ca. US \$ 10 000 eller US \$ 20 000. Förteckning över flygbolag som tillträtt specialavtal kan erhållas på dessa bolags alla biljettkontor. Ytterligare skydd erhålls genom att ta försäkrings hos ett

försäkringsbolag. Försäkringen påverkas inte av begränsningarna av flygbolagets ansvar enligt Warszawa-konventionen eller specialavtalen. Ett flyg- eller försäkringsbolag ger närmare upplysningar.

* OBS: Ansvarslimen US \$ 75 000 inbegriper även rättegångskostnaderna, förutom då kravet framställs i en stat, där dessa uttryckligen ersätts separat. Då är limiten US \$ 58 000 utan rättegångskostnader.

SPECIALAVTAL

I stället för ovan angivna ansvarslimit, tillämpar Finnair ett förhöjt ansvarsmaximum för passagerarbefordran på Finnairs egna rutter uppgående till 100 000 speciella dragningsrätter (eller motsvarande) för dödsolycka eller personskada, som Finnair möjligen är ansvarig för enligt Warszawa-konventionen.

MEDDELANDE OM BEGRÄNSNING AV ANSVAR FÖR RESGODS

Ansaret för förlorat resgods eller försening av eller skada på resgods är begränsat, om inte högre värde än det begränsade i förväg uppgivits och tilläggsavgift erlagts på de flesta internationella resor (samt därtillhörande inrikes delsträckor) till ca. US \$ 20 per kg

(US \$ 9.07 per pund) per passagerare för inskrivet resgods och ca. US \$ 400 för oinskrivet resgods. På resa, som sker helt inom Amerikas Förenta Stater, är ansaret begränsat till minst US \$ 1 250 per passagerare. För vissa värdeföremål kan särskilt högre värde inte

godkännas. Vissa flygbolag påtar sig inget ansvar för värdeföremål, bräckliga eller lätt förskämda varor eller vissa andra artiklar. Flygbolaget ger tilläggsuppgifter.

FÖRKORTNINGAR

AJCL	= American Journal of Commercial Law
AfL	= Arkiv for Luftrett
AfS	= Arkiv for Sjørett
art.	= artikel
BGH	= Bundesgerichtshof
CIM	= Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises
CIV	= Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages
CMR	= Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
COTIF	= Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
DHD	= Danmarks Højsteret
DL	= Defensor Legis
ETL	= European Transport Law
FFS	= Finlands författningssamling
FN-konventionen	= Uniform law of International Sales under the 1980 United Nations Convention
FördrS	= Fördragsserien
Guadalajak.	= Guadalajakonventionen. Convention, supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a person other than the Contracting Carrier, 18 September 1961
Gp	= Guatemala Protocol to Amend the Warsaw Convention as Amended at The Hague, 8 March 1971
HD	= Högsta domstolen
HovR	= Hovrätten
Hp	= Hague protocol to Amend the Warsaw Convention, 28 September 1971
IATA	= International Air Transport Association
JALC	= Journal of Air Law and Commerce
JBf	= Förordning om befordran på järnväg
JFT	= Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
JMLC	= Journal of Maritime Law and Commerce

JvAnsvL	=	Lag ang. ansvarighet för skada till följd av järnvägsdrift
kap	=	kapitel
KKN	=	Konsumentklagonämnden
KO	=	Konsumentombudsmannen
KöpL	=	köplagen
LBL	=	L om luftbefordringsavtal, 1977
LM	=	Lakimies
LTL	=	L om lufttransportavtal, 1986
Mp 1	=	Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 25 September 1975
Mp 2	=	Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, 25 September 1975
Mp 3	=	Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocols Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, 25 September 1975
Mp 4	=	Montreal protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, 25 September 1975
ND	=	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NHD	=	Norges Høyesteret
NJA	=	Nytt Juridiskt Arkiv
NOU	=	Norges offentliga utredningar
NSAB	=	Nordiskt Speditörförbrunds Allmänna Bestämmelser, 1985
SDR	=	Special Drawing Right, särskild dragningsrätt
SvHD	=	Sveriges Högsta Domstol
SJ	=	Statens järnvägar
SjöL	=	Sjölagen
SjöLFörs	=	Sjölagsförslaget 1990
SkL	=	Skadeståndslagen

SNVF	= Skadenämnden för vägtransportförsäkring
SOU	= Statens Offentliga Utredningar
SvJT	= Svensk Juristtidning
TfR	= Tidskrift for Rettsvitenskap
UNCITRAL	= United Nations Commission on International Trade Law
Wk	= Warszawakonventionen. Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International

SAKREGISTER

- ADB 131, 147, 168
anmärkning, se förbehåll 94, 126, 139, 152
ansvarsbegränsningar 48, 85, 89, 94 f, 107, 141
ansvarsförsäkring 65
ansvarsperiod 45, 85, 107, 123, 133, 148, 158, 169
Atenkonventionen 20
avlastare 13, 75
avlämnande 120
avsändare 36, 75, 120
avsändarexemplar 102, 131, 133, 138
avsändningsspedition 14
avtalsfrihet 29
avtalsslutande transportör 158
back letters 38, 96
befraktaren 13
befraktningsavtal 7 f
beställningstrafik 8
biljett 156, 158, 164, 168, 173
BIMCO 32, 145
blankettlag 25
bokningsnota 76, 92
bortfraktare 13
brand 50, 86, 146
bristfällig förpackning, se förpackning 78, 85, 110, 111, 125, 132, 135, 150
busstransporter 154
certeparti 32, 73, 156
chartertrafik 9
CIF 12, 57, 77
CIM-fraktsedel 117
CMI 57
COMBICONBILL 145
CONLINEBILL 80, bilaga
container 9, 78, 89, 108, 143, 144
deviation 41, 80, 132, 157
dispaschör 66
dröjsmål 42, 90, 125
dröjsmålskada 84, 112, 148, 159, 166, 167, 170
EES-avtalet 8
efterkrav 64, 114, 127
EG 9, 10, 157, 168, 171, 173
farligt gods 78, 104, 111, 120, 121, 122, 125, 132, 137, 149
felnavigering 50, 85
FIATA 145
finansiering 4
fingera transportansvar 43, 94
flygförbud 172
FN-konventionen 5, 25, 26, 53
FOB 12, 13, 76, 77
fortskaffningsansvar 41
forumvalsklausuler 30
frakt 36, 79, 81, 91, 104, 112, 120, 125, 132, 139, 157
fraktbrev(-sedel) 44, 76, 102, 112, 131, 138, 13, 119, 126, 137, 138, 150
fraktsedeldubblett 119, 121
friskrivningsklausul 45
förarbeten 27
förbehåll, se anmärkning, 44, 77, 94, 102, 113, 131, 145, 158
förfoganderätt 58, 60, 97, 102, 121, 132, 133
förmedlaransvar 151
förpackning 37, 103, 120, 132
försäkring 4, 50
gemensamt haveri 65, 66

Genévekonventionen om
multimodala transporten 24
genomgångskonossement 92
genomgångstransport 9, 106, 134,
142
generaldispasch 66
geografiskt kriterium 30
globalbegränsning 49, 65, 83, 149,
161
godskriteriet 20
grov vårdslöshet 51, 83, 90, 111,
114, 115, 125, 128, 136, 137,
146, 147, 157, 161, 171
hamn 17
hamnkutym 33
hamnverket 17
handelsbruk 33
handelsvinst 49, 110, 124, 136
handhavande av fartyget 86
handresgods 156, 164, 165, 166
harmonisering 26, 34
hävning 77, 81, 83, 124, 157
IATA 9, 131
INCOTERMS 4 f, 67, 76
inkassoförfarande 64
internationellt privaträttsliga
regler 31
ishinderklausuler 41
jämkning 112, 126, 135, 136,
156, 161, 165, 170
kasko 66
katastrofjuridik 159
kolli 89
konossement 29, 36, 38, 43, 44,
56, 71, 76, 84, 89, 91 f, 96 f,
111, 116, 150, 156, 162
konsument 10, 37, 54, 111, 116,
162, 168, 172, 173
konsumentklagonämnden 162
konverteringsregler 42, 91, 112,
125, 137, 147, 151, 166
kopplad panträtt 152
kvantumkontrakt 8
köpavtal 4, 12, 60, 65, 67, 76
Köpl 5, 36, 39, 53
lagring 149 f, 150
lagval 31, 73 f, 101
lastning 45, 103, 110, 132, 152
lastvärdighet 79
linjekonferenskod 7
lossning 39, 45, 105, 110, 132, 152
medhjälpare 39
medvållade 161, 170
miljöaspekter, se farligt gods 21
mottagare 36, 76
mottagarexemplar 107
mottagningskonossement 76, 92
mottagningsspedition 15
MT-dokument 145, 147
MTO 146
multimodal transport 9, 107, 142,
147
nautisk fel 86, 145 f.
NSAB 15, 32 f, 145 f.
nätverksprincipen 146
nöjesbåt 156
oaktsam navigering 86
ombordkonossement 77, 92
omlastningsklausuler 42
omsorgsplikt 80, 149
orderkonossement 62
originalexemplar 56, 62, 97, 131
OTT 148
P&I 66
paketresa 10, 157, 172
panträtt 33, 127, 152
paperless trading 58
praxis 27

preskription 28, 115, 128, 139,
149, 152, 162, 167, 171
principalansvar 82, 106, 122, 133,
151, 156, 158
realavtal 119
redovisningsansvar 42
regress 67
reklamation 39, 98, 105, 115, 128,
139, 149, 152, 162, 171
remburs 63, 96
rent konossement 95
researrangör 155, 172, 173
resecerteparti 8
reseförsäkring 169
resevärdighet 79
resgoods 156 f, 164, 166
retentionsrätt 37, 149, 152, 157
Rules for Electronic Bills of
Lading 58
rutt 105, 132
samlastning 15
samtrafik 22
"Scandinavian Star" 84, 171
scope of voyage-klausuler 41
SDR 88
sjöfraktbrev 62, 77, 96
sjörättsdomstolar 161
sjövärdighet 79, 87, 145, 157
skeppningsenhet 89
skeppsklarerare 17
skeppsmäklare 18
skiljeförfarande 98, 128, 130, 153
skiljemän 162
SkL 135, 170
SNVF 34, 103, 116
standardvillkor 10, 16 f, 32, 57, 59,
131, 141, 143, 145, 147, 156,
168, 172
stuveri 16, 78, 82, 89, 148
stuvning 103, 110, 132, 152
styrmanskvitto 92
terminal 17, 78, 81, 85, 133, 158,
169
terminaldokument 148
tidsbefraktning 8
tidskriteriet 30
tolkning 26 f, 32, 149
trafikförsäkringslagen 10
transportplikt 119, 164
transportväg, se rutt, 121
tull 17
UNCTAD 145
undersökningsplikt 38, 94, 105,
113, 120, 131
undertransportör 13, 75, 83, 106,
107, 134
Uniform Rules for Sea Waybills
57
uppgift 38, 59, 111, 113, 126, 138
uppgiftsansvar 43, 84
upplysning 132
upplysningsplikt 173
uppsåt 51, 83, 90, 111, 114, 115,
125, 128, 136, 137, 146 f, 161,
164, 167, 171
utlämnande 56, 113, 127, 133
utlämningsansvar 44, 84
varuförsäkring 65
verkställande transportör 158
vägfärja 155
äktas uppgiftsansvar 43, 94 f.
ömsesidig hävningsrätt 42
överbokning 10, 168, 170

RÄTTSFALLSREGISTER

- HD 1929 II 179, s. 41
HD 1945 I 12, s. 162
HD 1950 II 465, s. 165
HD 1953 II 50, s. 82
HD 1969 I 5, s. 82
HD 1970 II, s. 55
HD 1972 II 55, s. 33
HD 1973 II 30, s. 16, 33, 152
HD 1973 II 41, s. 95
HD 1973 II 90, s. 43
HD 1974 II 93, s. 44, 95
HD 1978 II 90, s. 105
HD 1980 II 126, s. 156
HD 1983 II 95, s. 51, 111
HD 1984 II 91, s. 109
HD 1984 II 152, s. 114
HD 1985 II 35, s. 103
HD 1985 II 86, s. 172
HD 1985 II 132, s. 170
HD 1985 II 173, s. 55, 106
HD 1989:79, s. 99
HD 1989:114, s. 169
HD 1990:12, s. 28, 55, 115
HD 1990:63, s. 162
HD 1990:74, s. 173
HD 1991:45, s. 151
HD 1991:99, s. 60, 152
- ND 1941.437, s. 87
ND 1950.527, s. 75
ND 1956.175, s. 88
ND 1956.178, s. 75
ND 1957.30, s. 87
ND 1961.282, s. 87
ND 1973.334, s. 156
ND 1975.85, s. 87
ND 1976.364, s. 88
- ND 1983.1, s. 27
ND 1983.309, s. 32, 34
ND 1984.122, s. 156
- NJA 1978 s. 14, s. 156
NJA 1985 s. 897, s. 60
NJA 1986 s. 61, 51, 111
- SNVF 5/22/81, s. 103
SNVF 20/37/81, s. 104
SNVF 5/22/81, s. 108, 109
SNVF 4/47/82, s. 108
SNVF 7/72/83, s. 109
SNVF 16/81/83, s. 108
SNVF 1/202/90, s. 52, 111
- AfL 5, s. 108, 170
BGH 20.1.1983, s. 168
USAvRep. 1949, s. 54, 170

HÖGSTA DOMSTOLENS KANSLI
BIBLIOTEKET

Lena Sisula-Tulokas

TRANSPORTRÄTTENS GRUNDER

Transporträtten är ett mycket levande rättsområde. Det som skrevs i går kan vara gammalt i dag. Läroboken *Transporträtten i huvuddrag* från år 1978 och den nyare finskspråkiga upplagan från år 1983 är ohjälpligen föråldrade. Denna bok är avsedd att ersätta den gamla boken. I texten har den nyaste utvecklingen genomgående beaktats, exempelvis behandlas det nordiska förslaget till nya bestämmelser om styckegodstransporter, ofta vid sidan av de "gamla" reglerna. Även de nyaste internationella konventionerna, såsom konventionen om terminaloperatörens ansvar, behandlas kort fastän konventionens betydelse för den internationella handeln ännu i detta skede är svår att förutspå.

Boken är indelad i en allmän och i en speciell del. Den allmänna delen behandlar grundstrukturerna i den transporträttsliga lagstiftningen. I den speciella delen redogörs mer detaljerat för regleringen av de olika transportsätten. Sjö-, väg-, järnvägs-, flyg- och multimodala transporter samt passagerartransporter behandlas var för sig i särskilda kapitel. För att göra boken användbar för praktiker har vikt fästs vid rättspraxis och i varje kapitel finns hänvisningar till nyare speciallitteratur. Bilagedelen innehåller exempel på transporträttsliga standardavtal, såsom CONLINEBILL-konossementet, NSAB och den vanliga flygbiljetten.