

Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1970 · 1

GOTHENBURG SCHOOL OF ECONOMICS
AND BUSINESS ADMINISTRATION PUBLICATIONS

LENA SISULA

*Containerklausulen
i Haag-Visby-reglerna*



EX LIBRIS



Knut Rodhe

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>

Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna

Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1970 · 1

GOTHENBURG SCHOOL OF ECONOMICS AND BUSINESS ADMINISTRATION PUBLICATIONS

SKRIFTER UTGIVNA I SAMVERKAN MED SJÖRÄTTSFÖRENINGEN

I GÖTEBORG

39

LENA SISULA

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET



10 0078289 9

Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna



AKADEMIFÖRLAGET · GÖTEBORG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS

Danmark: MUNKSGAARD, *København*

Norge: UNIVERSITETSFORLAGET, *Oslo*

Sverige: LÄROMEDELSFÖRLAGEN, *Stockholm, Göteborg, Lund*

© LENA SISULA

PRINTED IN SWEDEN BY
ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG, GÖTEBORG 1970

Innehållsförteckning

I. Nytt vin i gamla läglar	7
II. Vinet	11
a. Allmänt	11
b. De olika ansvarsberäkningsmetoderna	12
III. . . . och de gamla läglarna	20
a. HaagL § 3 mom. 3 punkt b	20
b. HaagL § 3 mom. 3 andra stycket	21
IV. Containern och ansvarsberäkningen	24
a. Den särskilt redovisade containern	24
b. Partiell skada	27
c. Skada på själva containern	28
d. Vem äger containern, vem lasten?	31
V. Något om övriga stadganden som berör ansvarsberäkningen	33
PM	36
Litteratur	37

Förkortningar

AfS	Arkiv for sjørett
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
HaagL	Haaglagen
HovR	Hovrätt(-en)
JBL	The Journal of business law
Lloyd's Rep.	Lloyd's reports
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. I
SjöL	Sjölagen
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning

I. Nytt vin i gamla läglar

De s.k. Haag-reglerna, bestämmelserna i 1924 års konossementskonvention, har vunnit allmän anslutning och tillämpas av över 30 stater, bland dem de flesta ledande sjöfartsnationerna. Inom sjöfarten har dock en snabb utveckling skett sedan 1920-talet. I dag ställs man inför rättsliga problem som inte kunde förutses vid konventionens tillkomst. En revision av reglerna har småningom blivit oundviklig.

Orsaken till detta har i hög grad varit den rationalisering av gods-hanteringen som containerisering och annan enhetsbehandling av gods inneburit. HaagL:s gamla enhetsbegrepp har genom transportteknikens omvälvning förlorat det mesta av sin innebörd och framstår numera som en anakronism. Ändå är det just antalet transporterade kollin eller enheter som HaagL tillmäter avgörande betydelse vid beräkningen av redarens skadeståndsansvar. Enhetsbegreppet har alltid varit svårtolkat. Såsom Jantzen påpekar (s. 533) beror detta säkerligen på att det är vanskligt att med en allmän definition fastslå vad som egentligen förstås med ett kolli eller en annan enhet. Inte heller praxis kan uppvisa någon enhetlig tolkningslinje. Man har sålunda exempelvis i Tyskland (Hansa 1956. 2335 OLG Hamburg, refererat av Selvig i Unit limitation and alternative types of limitation of carrier's liability, s. 114), ansett en cistern innehållande 200 hl vin vara "one unit", medan i ett engelskt rättsfall (*Anticosti SS. Co. v. Viauteur St. Amand* /1959/ 1 Lloyd's Rep., omnämnt av Rune s. 18) varje fisk i en bulklast frusen tonfisk utgjorde begränsningsenheten. I ett färskt rättsfall, ND 1968 s. 50 Oslo byrett var vid tolkningen det faktum avgörande, att parterna kommit överens om att skeppa elektrolytisk koppartråd i buntar. Dessa utgjorde därför begränsningsenheter, inte de särskilda nystanen. Den ökade container-

Förf. har som finländsk stipendiat utfört förevarande undersökning vid den Rättsvetenskapliga institutionen vid Handelshögskolan i Göteborg. Studierna ansluter sig till tidigare där utförda specialundersökningar i samband med transporter av enhets-hanterat gods.

trafiken har ställt det hela på sin spets. En stickprovsundersökning av Sverige-England-trafiken 1967 visar att antalet kollin befordrade i en och samma container, varierar mellan två (maskindelar) och 450 (ammoniumnitrat). Är det skadeståndsmässigt frågan om en enda enhet, containern, eller är det antalet kollin vilka transporteras i den som är avgörande? Problemet accentueras av att Haag-reglernas ansvarsbegränsningssumma är låg, endast 1 800 kr för varje skadat kolli eller annan skadad enhet. Den är låg även jämförd med de andra transporträttsliga reglernas, t.ex. CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) art. 23, 42 kr per kg och Warszawakonventionen art. 22, 86 kr per kg av godsets vikt. Speciellt drabbar detta stora och dyrbara enheter, såsom bilar, traktorer och eventuellt containers, för vilka ersättningssumman blir löjligt liten (ND 1948 s. 543, ND 1964 s. 169 och Hansa 1961. 997 OLG Hamburg).

Utvecklingen har därtill medfört, att ett allt starkare krav på samordning mellan de olika transporträttsliga regelsystemen gjort sig gällande. Det är svårt att finna en vettig orsak varför ansvaret för en container skall beräknas efter helt olika principer, beroende på om skadan råkar inträffa under sjö- eller landtransporten.

Detta är endast några av de problem som aktualiserat en revision av HaagL. Frågan togs upp på Comité Maritime International's (CMI) konferens i Rijeka år 1959 och ett ändringsförslag av Haagreglernas tillämpningsområde antogs. Den då 35 år gamla transportkonventionen erkändes vara föråldrad. På Stockholmskonferensen år 1963 gick man ett steg längre och antog förslag till protokoll eller konvention med tillägg och ändringar i Haag-reglerna. Förslaget utarbetades under ledning av dispasschör Kaj Pineus i Göteborg. Som en artighet mot värdlandet gavs förslaget namnet Visby-reglerna, vilket associerar till det sjörättsliga regelsystem som under benämningen Visby Sjö rätt tillämpades i Nordeuropa under medeltiden. Förslaget behandlades under den diplomatiska sjörettskonferensens tolfte session i Bryssel i maj 1967 (första fasen) och februari 1968 (andra fasen). Det antogs den 23 februari 1968 i form av ett tilläggsprotokoll till konossementskonventionen.

Under konferensen föranledde nu, som så ofta förr, frågan om begränsningen av ansvaret meningsskiljaktigheter och mycken diskussion. De mest komplicerade lösningsförslag framkastades, snillrika konstruktioner med minimi-, maximi- och normalansvar. Det gemensamma draget

i förslagen var endast den stora försiktighet man hyste mot en förhöjning av redarens ansvar. Då förhandlingarna tycktes ha kommit i ett dödläge, hänsköts frågan till en grupp på sex man, den så kallade "drafting committee". Ordförande för gruppen var engelsmannen Lord Diplock och medlemmar bl.a. professor Kurt Grönfors och "verkställande direktören" vid FMC (Federal Maritime Commission, U.S.A.) Ed. Schmeltzer. Kommitténs uppgift blev att planera om det komplicerade hus, med yttertak, innertak, trappor och golv och måhända några extra våningar som ansvarsbegränsningsfrågan genom de olika kompromissförsöken bildade. I annat fall var huset till den grad invecklat, att man kanske inte skulle finna någon hågad köpare.

Resultatet, som efter diskussion oförändrat antogs, blev följande:

Artikel 2. (I Haag-reglernas reviderade lydelse art. 4 punkt 5.)

a)" Såframt icke godsets beskaftenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

c) När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportanordningen anses utgöra kolli eller enhet."

Originalhandlingarna avfattades på engelska och franska språken. Båda texterna äger lika vitsord. Den engelska versionen lyder:

a)" Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 F per package or unit or 30 F per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit."

Lord Diplock, ordförande för sexmannagruppen, framhöll i sitt tal före den slutliga omröstningen på konferensens allmänna möte bl.a. följande (Conférence Diplomatique de Droit Maritime s. 118 ff):

"It is for the parties to the contract of carriage to decide what shall be the unit. Shall it be the container, or shall it be any traditional units inside? What is essential is that into whoever's hands the Bill of Lading may come, the hands of the consigner, of the banker who finances the transaction, or of the insurer, it will appear on the face of the bill of lading whether the package for purposes of maximum liability is the container or the individual packages inside the container. No doubt, as I say, the freight rates will be different according to which is chosen.

...

The clause is drafted in this way, because you may get in a Bill of Lading a variety of descriptions of goods in a container. You may get the simple one where it says a container 'said to contain' so many packages, or 'containing' so many packages, say 20 packages. You look at the Bill of Lading, you see the figure 20, and you know that each of those 20 packages is a unit for the purpose of calculating the maximum.

It may be, on the other hand—and this is the normal form of Bill of Lading in the case of the European short sea trades at the moment—one container 'said to contain' general merchandise. There is only one figure on the Bill of Lading, therefore the container is the package for the purpose of calculating the maximum. But you may get a mixed case—and we are providing for the future and we want to deal with all cases—where the Bill of Lading says one container containing four crates of type-writers and general merchandise. Well, what is to be done then? The answer is provided by paragraph (iv). You look at the Bill of Lading and you see that there is the figure 4 relating to the crates of type-writers. Each of those crates of type-writers is a unit for the purpose of calculating the maximum. You look at the Bill of Lading and you see that there is also general merchandise without any figure in front of it, and then the clause says the container with the general merchandise, is to be treated as another package. So is the perfectly simple way of seeing from the Bill of Lading what the maximum liability of the shipper is for the goods. And it has this advantage—and this is essential in anything we are trying to do for commerce—that it leaves it to the shipper and the carrier to make their own bargain as to whether they want the higher maximum on the internal package basis and the higher freight, or the lower freight on the basis of the container and its contents being the package. Anyone looking at the Bill of Lading

can tell which option has been exercised in respect of which goods in the container.

Now, that is the purpose of the container clause.”

I ”Rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (andra fasen) i Bryssel 1968” s. 10 ges uttryck för liknande tankar:

”Till grund för containerklausulen ligger principen, att antalet kollin eller enheter inuti containern måste redovisas i konossementet för att begränsningsberäkningen skall ske på grundval av dessa kollin eller enheter, i stället för själva containern eller pallen. Därmed uppnår man två huvudsyften.

Det första är att transportören inte tvingas betala ersättning på denna för transportörkunden gynnsammare bas utan att veta vad som finns i containern, t.ex. ett mycket stort antal lådor med dyrbart innehåll.

Det andra är att förvärvaren av konossementet direkt ur detta kan se med vilken ansvarighet godset skeppas, och därför även i detta avseende med ledning av konossementet kan avgöra vad det är han köper.”

Med tanke på den osäkerhet som rådde vid tillämpningen av de gamla reglerna på containers, är det av ytterst stor vikt att problemen finner sin lösning. Men vågar man hoppas att då man nu med största försiktighet slagit nytt vin i de gamla läglarna, dessa inte, som evangelisten (Matt. 9:17, Luk. 5:37–38) förutsätter — skall sprängas sönder och vinet spillas jämte det läglarna fördärvas — utan att i stället båda delarna skall bevaras (Rune s. 26)?

II. Vinet

a. Allmänt

I Haag-Visby-reglerna har konventionsskrivaren för första gången i transporträtten opererat med *begreppet container*. Någon definition av begreppet har han inte försökt sig på. Han har i stället nöjt sig med att använda orden container och pallet i den betydelse man transporttekniskt och kommersiellt gett termerna. Detta kompletteras med uttrycket ”liknande transportanordning” (similar articles of transport), dvs. sådana anordningar som transporttekniskt och kommersiellt är att jämställa med containers och pallar.

Haag-Visby-reglernas ansvarssumma är maximerad till 10 000 Poin-

caréfranc för skadat kolli eller skadad enhet, eller till 30 Poincaréfranc för skadat kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt (art. 2 punkt a). Genom att använda en fiktiv *myntenhet* har man försökt motverka den negativa inverkan förändringar i penningvärdet ofta innebär. Den har blivit särskilt markant genom att en del länder har frångått ansvarsberäkningen i guldvaluta. Datum för omräkningen till nationellt myntslag bestäms av lex fori (punkt b). Myntenheten Poincaréfranc är bekant från Warszawakonventionen och från 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning. Däremot har man bl.a. i CMR använt sig av enheten Germinalfranc. Poincaréfrancen består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. 10 000 Poincaréfranc motsvaras enligt nuvarande officiella guldvärde av 3 421 kr och 60 öre, och 30 Poincaréfranc av 10 kr och 29 öre, men för enkelhetens skull har jag i mina exempel avrundat detta till 3 400 kr respektive 10 kr.

b. De olika ansvarsberäkningsmetoderna

Bortfraktarens skadeståndsansvar för en container regleras i artikel 2 punkterna a och c. Punkt a är formulerad som en allmän ansvarsberäkningsregel och gäller för allt slags gods, medan punkt c speciellt tar sikte på gods som transporteras i containers eller på pallar och liknande transportanordningar. Punkt c skall dock läsas i samband med punkt a och är ingalunda avsedd att undantränga densamma, utan är snarast att betrakta som en kompletterande förklaring på hur kolli-metoden skall fungera. Punkt c befattar sig egentligen bara med innehållet i containern och ger således ingen information om hur själva containern skall behandlas, förutom i det fall att hela containern med innehåll utgör ett kolli eller en enhet.

I det följande har jag för avsikt att endast kort behandla de olika ansvarsberäkningsmetoder som kan utläsas ur punkterna a och c, för att senare gå in på vad det nya i reglerna kan innebära.

Ansaret kan bestämmas enligt:

1. ett speciellt uppgivet värde
2. antalet redovisade kollin
3. godsets vikt
och eventuellt
4. en kombination av kolli- och kilometoderna.

1. Ett speciellt uppgivet värde

I de nya reglerna har man bibehållit möjligheten för avlastaren att höja skadeståndslikviden för speciellt högvärdigt gods. Detta sker genom att avlastaren före inlastningen uppger godsets beskaffenhet och värde samt uppgifterna intas i konossementet (HaagL § 4 mom. 5). För att redaren skall bli ansvarig enligt godsets verkliga, högre värde, har det varken i anglo-amerikansk eller skandinavisk rätt ansetts tillräckligt, att redaren de facto känt till godsets värde, utan det har fordrats, att uppgifter om värdet intagits i konossementet (t.ex. ND 1948 s. 534). I praktiken har det visat sig att avlastaren ytterst sällan begagnat sig av denna möjlighet att höja skadeståndslikviden för den har samtidigt inneburit förhöjd "ad-valorem"-frakt. Därför har "declaration or value"-systemet i de gällande ansvarsbegränsningsreglerna varit misslyckat men då nu ansvarsmaximum höjts, kan det tänkas att värde-deklarereringen återfår något av den betydelse den ursprungligen tillskrivits.

2 och 3. Kolli- och kilometoderna

Det nya kommer med containerklausulens kolliansvar och kiloansvar. Rune (s. 20) har gett exempel på hur man tänkt sig att dessa ansvarsbegränsningssätt skall fungera i praktiken. En speditör har samlastat gods och avlämnar detta packat i en låst container (consolidated shipment), som totalförstörs. Godset beskrivs i konossementet som:

"1 container, said to contain general merchandise."

Ansvarssumman blir:

a. enligt kollimetoden

en gång begränsningssumman, eller

$$1 \times 3\,400 \text{ kr} = 3\,400 \text{ kr.}$$

Då endast ett kolli redovisats, utgör containern med innehåll en enda begränsningsenhet.

b. enligt kilometoden

då själva containern väger 2 ton och godset 10 ton,

vikten gånger begränsningssumman, eller

$$(2\,000 + 10\,000) 10 = 120\,000 \text{ kr.}$$

Skillnaden mellan de båda beräkningsmetoderna är 116 600 kr.

Containerns vikt är medräknad enligt bruttoviktsprincipen i art. 4 punkt a (se närmare nedan). En container väger i allmänhet omkring

1,2–2 ton och den är värd ca 6–10 000 kr. Specialcontainers, såsom kylcontainers, kan väga upp till 3 ton och deras värde rör sig kring 35–38 000 kr, beroende på typ. Det totala skadeståndet för det transporterade godset kommer att stiga då det skeppas i tunga transportanordningar, såsom just containers. Detta medför att man, då containern vid ersättningsberäkningen behandlas som en enda enhet, så gott som alltid uppnår ett högre skadestånd enligt kilometoden, ty så fort ett kolli väger mer än 333,33 kg ger denna metod ett gynnsammare resultat för avlastaren.

I det andra exemplet på hur klausulen skall tolkas anger konossementets godsbeskrivning:

”1 container, said to contain 100 cartons, each with 12 bottles of whisky.”

Ansvarsbeloppet blir:

a. enligt *kollimetoden*

$$101 \times 3\,400 = 343\,400 \text{ kr.}$$

Det är frågan om 101 begränsningsenheter. Enligt det något diffusa ”traditionella enhetsbegreppet”, utgör varje redovisad låda en begränsningsenhet, inte varje flaska. Själva containern skall också beräknas som en sådan, då den redovisats på detta sätt. Det har nämligen framhållits i kommentarer till klausulen (se nedan), att då en container är särskilt redovisad, såsom i exemplet med orden ”1 container said to contain”, utgör den en separat begränsningsenhet. I mina exempel har jag utgått från detta för att senare närmare gå in på problematiken.

b. enligt *kilometoden*

Resultatet för avlastaren blir betydligt oförmånligare än enligt kollimetoden, då många begränsningsenheter redovisas. Om man räknar med att själva containern väger 1,5 ton och godset 10 ton, är kollimetoden gynnsammare för avlastaren under förutsättning att mer än 34 begränsningsenheter redovisas. Enligt en undersökning gjord av ”Unit transport Statistics” (Svensk Sjöfartstidning 1969 s. 29) väger i genomsnitt en ISO (The International Standards Organization) lastad standardiserad 30 fots container 14 ton, vilket är 56% av den tillåtna bruttovikten. I en 20 fots container är motsvarande siffror 10,3 ton och 52%.

Ersättningen skall utgå för kolli eller enhet som skadats eller enligt det skadade godsets bruttovikt. Det innebär att då skadeståndet skall beräknas enligt kollimetoden och 2 av de 50 kollin som utgör containerns innehåll skadas, blir ersättningsbeloppet två gånger ansvarsbegränsningssumman, alltså $2 \times 3\,400$ kr. Principen är densamma då ersättningen baserar sig på godsets vikt. Om containern med innehåll väger 15 ton och 5 ton av godset skadas, blir ersättningsbeloppet $5\,000 \times 10$ kr. Här har jag bortsett från det faktum att även ifall endast en del av en sändning som bildar en helhet skadas, kan det innebära att hela sändningen skall anses skadad. Såsom i ett senare sammanhang påpekas, har konventionsskrivarnas avsikt varit att man vid bedömningen av den faktiska skadan skall tillämpa liknande principer som CMR:s utförliga regler ger vid handen.

4. Kombinationsmetoden

Kan man ur punkterna a och c utläsa ytterligare en metod för beräkningen av det maximala ersättningsbeloppet, en kombination av kolli- och kilometoderna? Det har t.ex. den amerikanska Bill of Lading Committee gjort i sin rapport från konferensen. Ordalydelsen i punkt a ger knappast något stöd för en sådan tolkning, också om den inte uttryckligen förbjuder den. Orden "svara . . . för förlust eller skada . . . till högre belopp än 10 000 Poincaréfranc för kolli eller enhet *eller* (kurs. här) 30 Poincaréfranc av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst" motsvaras i den engelska texten av "shall . . . be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of francs 10 000 per package or unit or francs 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damage, whichever is the higher". Uttrycket "eller . . . vilketdera" brukar användas för "förenande av två led som mer eller mindre uttryckligt utesluta varandra eller som utgör alternativ av vilka endast ett antages kunna äga rum" (Svenska Akademiens Ordbok, del 7). Också tillkomsthistorien pekar på att det är frågan om alternativ. Under Brysselkonferensen önskade en del länder, bland dem Sverige, övergång till en ren kilolinje och därigenom ett närmande till de övriga transporträttsliga konventionerna. Men på grund av det motstånd förslaget mötte, beslöt man att också behålla kollimetoden, som dessutom anpassades att omfatta containers. Avsikten var knappast att förutom kolli- och kilometoderna skapa ytterligare en metod, kombina-

tionsmetoden för containern, vars innehåll redovisats i konossementet fullständigt.

Det hela blir dock komplicerat genom fenomenet "den halvlastade containern". Den halvlastade containern synes vara en container som redovisats halvlastad, eller egentligen ofullständigt, exempelvis med orden "1 container, said to contain 20 boxes of TV-sets and *general merchandise*". Man hade lika väl kunnat specificera "general merchandise". Skillnaden mellan den halvlastade och fullastade containern kan i praktiken således vara rent redovisningsteknisk, varför jag föredrar att i fortsättningen använda benämningen den ofullständigt redovisade containern. För denna containers del har konventionsskrivarnas avsikt varit att tillåta kombinationsmetoden. Tanken har antagligen byggt på att det skulle gå att påvisa en konkret skillnad mellan en halvlastad och en fullastad container och att skillnaden inte bara skulle vara redovisningsteknisk. Att en kombinationsmetod är tillåten skall framgå av orden "as far as these packages and units are concerned" (art. 2 c). Uttrycket har ej någon motsvarighet varken i den svenska eller franska texten, vilka trots allt skall ha samma innebörd. Enligt den svenska officiella rapporten kan dock kombinationsmetoden användas då ett bestämt antal kollin och "general merchandise" redovisats. "Om containern uppges innehålla t.ex. '20 cases of television sets and general merchandise', utgör de 20 lådorna separata kollin i ansvarsbegränsningshänseende och resten av containern går på den grundläggande viktbasen." En liknande åsikt har även Kurt Grönfors givit uttryck för (The Hague-Visby Rules JBL 1968 s. 202) "the 20 cases form separate packages for the purpose of limitation and the rest of the cargo falls under the weight limitation".

Men kan en tolkning av denna oklart formulerade bestämmelse ge en sådan betydelse? Frågan leder vidare till följande. Kan man vänta sig att en nordisk domstol skall ge ansvarsbegränsningsstadgandena denna betydelse? Och är det slutligen ens önskvärt att stadgandena skall få en sådan tolkning? Utan att vilja fränkänna konventionsförarbetena eller den engelska texten sin vikt, även om båda är oklara på den här punkten, ställer jag mig skeptisk till detta. Domaren kommer måhända att följa svensk rätts ståndpunkt (med stöd av rättsfallet NJA 1925 s. 655). Det är snarare lagstiftarens än domarens sak, att transformera lagen och ge den en klar ordalydelse. (Tolkning av konventionstext har bl.a. behandlats av Lødrup s. 87 ff., Grönfors SvJT 1957 s. 20, SvJT 1966 s.

607, Sandström s. 54 och Tiberg AfS Bd 8 s. 677.) Internationell rättspraxis påverkar givetvis tolkningen och därigenom kan man uppnå en uniformering i inställningen till "kombinationsmetoden" och kanske utsträcka den att omfatta alla containers oberoende av vilken redovisningsteknik som använts. Det vore säkerligen en rationell lösning. Nedan skall jag söka visa, att frågan om den ofullständigt redovisade containern inte bara är en detalj i den redan förut invecklade ansvarsbegränsningsfrågan utan att avlastaren genom att skickligt använda denna redovisningsmetod vid inträffad skada kan betinga sig ett betydligt högre ersättningsbelopp än ifall han fullständigt redovisat innehållet i containern och ansvarssumman därigenom hade beräknats enligt en ren kolli- eller kilometod. Detta är en konsekvens som knappast kan ha varit konventionsskrivarnas avsikt. All diskussion under sjörättskonferensen präglades tvärtom av stor försiktighet då det gällde förhöjning av ansvarsmaximum.

De tre olika ansvarsberäkningsmetoderna kan framställas med hjälp av följande figurer.

Fig. 1. *De olika metodernas användningsmöjligheter.*

Container redovisad som:	kolli- metoden	kilo- metoden	komb. metoden
1 container said to contain general merchandise	×	×	
1 container said to contain 40 boxes of TV-sets	×	×	
1 container said to contain 40 boxes of TV-sets and general merchandise	×	×	×

Fig. 2. Vilken metod lönar sig att använda och när?

Container redovisad som:	kollimetoden	kilometoden	komb.met.
1 container said to contain general merchandise		då containerns bruttovikt är > 333,33 kg	
1 container said to contain 40 boxes of TV-sets	då summan av antalet redovisade kollin $\times$ 3 400 kr > containerns bruttovikt $\times$ 10 kr. T.ex. då bruttovikten är 10 ton skall > 30 kollin redovisas		
1 container said to contain 40 boxes of TV-sets and general merchandise			lätt gods < 333,33 kg redovisas per kolli, tungt gods däribland containern skall gå på viktbasis

Fig. 3. Den fullständigt redovisade containern — den ofullständigt redovisade containern.

Förutsättning: Totalförlust

Det faktiska innehållet i de containers det är frågan om är:

5 st. tryckpressar som väger 1 ton/st.

50 ldr. skrivmaskiner som väger 20 kg/st.

Containern väger 2 ton.

Den fullständigt redovisade
containern

Den ofullständigt redovisade
containern

I konossementet redovisas:	I konossementet redovisas:
1 container said to contain 5 printing presses and 50 cartons of typewriters	1 container said to contain 50 cartons of typewriters and general merchandise
A. Ansvar enl. kollimetoden	C. Ansvar enl. komb.-metoden
3 400 kr × antalet kollin = 3 400 kr × 56 = <u>190 400 kr</u>	skrivmask. 50 × 3 400 kr = 170 000 kr resten på viktbasis (containerns vikt + tryckpr. vikt) × 10 (2 000 + 5 000) 10 kr = <u>70 000 kr</u>
B. Ansvar enl. kilometoden	<u>Summa 240 000 kr</u>
10 kr × bruttovikten containern 2 000 tryckpressarna 5 000 skrivmask. 1 000 <u>Summan × 10 kr = 80 000 kr</u>	

Skillnaden till förmån för den ofullständigt redovisade containern är 160 000 kr respektive 49 600 kr.

III. . . . och de gamla läglarna

a. HaagL § 3 mom. 3 punkt b

Ett av huvudsyftena med tillkomsten av containerklausulen var att skapa en regel, som skulle göra det möjligt att direkt av konossementet se med vilken ansvarighet godset skeppas. Detta tyckte man sig uppnå genom att låta antalet redovisade kollin i en container vara avgörande för ansvarsberäkningen enligt kollimetoden. Men samtidigt ville man närma sig de övriga transporträttsliga regelsystemen och därför skulle också i sjörätten transportörens ansvar kunna räknas efter godsets vikt. Men är det nya systemet i samklang med HaagL:s övriga bestämmelser och framför allt med containerklausulens huvudsyfte?

Enligt HaagL § 3 mom. 3 punkt b skall i konossementet anges godsets vikt, mått eller stycketal enligt avlastarens uppgift. Det är frågan om alternativa förpliktelser, bortfraktaren är bara förpliktad att inta antingen vikt, mått eller stycketal (se bl.a. Sejersted s. 93, Gramm s. 157 och 162 och NJA II 1936 s. 593). Enligt de nya reglerna skall antalet kollin som transporteras i en container, redovisas för att den skall utgöra mer än en begränsningsenhet. Då man gjort detta har man även uppfyllt sina förpliktelser enligt punkt b. Men det faktum att avlastaren uppgivit kolliantalet, behöver inte betyda, att han vid inträffad skada vill hålla sig till kollimetoden. Kilometoden blir kanske förmånligast för honom, och avlastaren kan då kräva att ansvarssumman skall beräknas enligt vikten. Detta kommer han säkerligen att göra då skada drabbat endast tungt gods som exempelvis själva containern. De nya reglerna fordrar nämligen inte att godsets vikt skall vara uppgiven i konossementet för att bortfraktaren skall kunna göras ansvarig enligt kilometoden. I detta ligger en svaghet, ty det innebär att varken redaren eller någon annan med säkerhet ur konossementet kan se med vilken ansvarighet godset skeppas. Det är nog att avlastaren senare på ett tillförlitligt sätt kan visa godsets vikt. Det vållar honom knappast svårigheter, då vikten uppges för tullmyndigheterna. I dag anges vanligtvis containerns bruttovikt i konossementet, men det är ingen garanti för morgondagens praxis; exempelvis kan containerns kubik komma att vara av större betydelse.

b. HaagL § 3 mom. 3 andra stycket

Strängt taget är sålunda bortfraktaren förpliktad att i konossementet uppge endast det transporterade godsets vikt, mått eller stycketal. Ur bortfraktarens synpunkt kunde det i ett flertal situationer vara fördelaktigt att inte inta uppgifter om antalet kollin som transporteras i en container, då detta kan höja ansvarssumman, och i all synnerhet som bortfraktaren då han mottar en sigillerad container ofta inte har någon möjlighet att kontrollera uppgifterna. Men en av konossementets viktigaste funktioner är att tjäna handeln som ett omsättningspapper och ju fler uppgifter om godset konossementet innehåller, desto bättre uppfyller det sin funktion. Också om uppgifterna framstår som okontrollerade av bortfraktaren, spelar de en avgörande roll för negotiabiliteten. Man har därför ansett (Huvudlinjer s. 127, Sejersted s. 93, Sindballe s. 293, Holmboe s. 125 och Bagge s. 237) att bortfraktaren, trots HaagL § 3 mom. 3 andra stycket, inte är berättigad att i strid med avlastarintresset helt utelämna uppgifter han inte kan kontrollera, utan han kan i stället reservera sig mot dem. Jag går inte närmare in på frågan om det rena konossementet.

I containertransporter kommer redaren säkerligen ofta att göra ett förbehåll mot avlastarens kolliuppgifter. Ändå är det just antalet redovisade kollin som samlastningsklausulen tillmäter avgörande betydelse vid ansvarsberäkningen. Kommer en reservation att påverka beräknings-sättet?

Innan jag försöker besvara detta skall jag kort redogöra för några fall, som visar hur en reservation mot avlastaruppgifterna tidigare påverkat redarens ansvar.

I praxis har anmärkningen "weight unknown" i konossementet (ND 1938 s. 262, Sö- og Handelsretten i København) medfört att bortfraktaren inte ansågs ansvarig för ett manko på 3 788 kg, då vägningen av partiet inte hade skett vid fartygets sida, utan hos avlastaren. Viktuppgifterna kunde följaktligen ej tas som bevis på den mängd som de facto tagits ombord. För utgången av den mångfald rättsfall som behandlar förbehåll, vilka gjorts då viktuppgifterna baserar sig på fartygets amning, har avgörande varit om domstolen ansett att bortfraktaren borde ha insett att viktuppgifterna varit felaktiga (bl.a. ND 1948 s. 429, refererat i Huvudlinjer s. 159, ND 1948 s. 101, Huvudlinjer s. 159 och vidare ND 1947 s. 171, 1948 s. 24, 1949 s. 274, 512 och 1951 s. 433). Ett "said to be"-förbehåll mot stycketalet för ett parti linfrön (NJA

1949 s. 449 som utförligt refererats i Huvudlinjer s. 153) lämnades utan avseende, då felräkningen var så betydande, att behörig omsorg inte kunde anses ha iakttagits. HovR var av annan åsikt. I ND 1966 s. 193 (Sø- og Handelsretten i København) tillmättes ett förbehåll i fraktbrevet mot kolliuppgifterna för gods som transporterades på pallar betydelse, emedan antalet var svårt att fastställa, då kollina var av varierande storlek och det lätt bildades s.k. svalbon. Man har alltså uppställt kravet, att förbehållet skall vara befogat och uttryckligt för att spela in vid ansvarsberäkningen. En "said to contain"-formulering är att betrakta mer som ett uttryckssätt än ett egentligt förbehåll (tolkning av "said-to be"-formulering berörs i NJA 1949 s. 449).

Då gods transporteras i låsta containers, kommer ett förbehåll mot kolliantalet praktiskt taget alltid att vara befogat. Som sådan är problematiken ingalunda ny. Om man vill dra en parallell som går långt tillbaka i tiden, kan man dra den till SjöL § 145 i dess ursprungliga lydelse från år 1891. Där anges att bortfraktaren äger reservera sig mot uppgifter i godsbeskrivningen, om godset vid lastningen var slutet i "packor, kistor eller kärl, så att innehållet är befälhavaren obekant". Dessa förseglade packor, kistor och kärl kan ses som en motsvarighet till vår nutida container. I kommittébetänkandet (1891 års riksdagstryck, kommittébetänkande, motiv s. 107) sägs, att det vore obilligt om bortfraktaren skulle kunna tvingas att ikläda sig en förpliktelse, utan att själv ha haft tillfälle att förvissa sig om uppgifternas riktighet.

Men parallellen ger inget svar på den egentliga frågan. Däremot har Rune (s. 20) behandlat den. Han framhåller, att en reservation mot avlastaruppgifterna i och för sig inte medför, att samlastningsklausulens tillämplighet sätts ur spel, utan att detta inträffar först då omständigheterna motiverar att avlastaruppgifterna helt utelämnas. Då kan klausulens tillämplighet förhindras enligt konventionens egna förutsättningar. Detta synes riktigt men kan leda till bevisvårigheter om rätta antalet begränsningsenheter, såsom Rune påpekar, ifall exempelvis en container innehållande ett med reservation uppgivet kolliantal går till botten under resan. Redarens uppgiftsansvar bortfaller i och med reservationen, och för att han skall kunna göras ansvarig enligt uppgivet kolliantal, skall lastägaren kunna visa uppgiftens riktighet. Det är att observera att den långtgående bevisregeln i Haag-Visby-reglerna art. 2 punkt f inte gäller i fall av berättigad reservation eller berättigat utelämnande. En annan sak är att avlastarens önskan att antalet kollin som tran-

sporteras i en container skall anges i konossementet kan medföra, förutom kollimetodens högre ansvar, även högre frakt (det är ju dock inte alltid ansvaret blir högst enligt kollimetoden). Detta antydde bl.a. Lord Diplock i sitt tal. Som rent privaträttslig lag befattar sig konossementslagen inte med fraktsättningen. Man kan därför befara, att en s.k. "enumerated bill of lading" kommer att betinga en högre frakt och att dubbla tariffer kommer i användning, en för de containers vilkas kolliantal uppgivits i konossementet och en annan, lägre, för de containers som saknar uppgifter därom. Sådana har redan publicerats av amerikanska redare. Från engelskt håll hade man velat ge samlastningsklausulen den tolkningen, att avtal om särskild frakt, *ad valorem-frakt*, skulle vara en förutsättning för klausulens tillämplighet, medan man på amerikanskt håll hyste stora farhågor för att prohibitiv fraktsättning skulle användas i syfte att förebygga samlastningsklausulens användning. Amerikanarna ville före ratifikation uppnå enhet i tolkningen av förutsättningarna för klausulens tillämpning. Denna skulle gå ut på att utesluta bortfraktarens möjlighet att betinga sig högre frakt för befordran under samlastningsklausulens ansvarighet. Ur nordisk synpunkt är en sådan syn främmande, för den skulle innebära att HaagL ingrep i offentligrättslig priskontroll. Rune har i ett PM ang. den så kallade samlastningsklausulen i 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention, som delgivits bl.a. utrikesdepartementet och justitiedepartementet samt de övriga nordiska ländernas konferensdeltagare, redogjort för den svenska uppfattningen om samlastningsklausulen i detta avseende, och denna kan säkerligen omfattas av övriga nordiska länder. Det står sålunda bortfraktaren fritt att avtala om vilken frakt han önskar till dess han tagit godset i sin vård. Men om han redan mottagit godset, i vilket läge skyldighet att utfärda konossement inträder, utan att dessförinnan t.ex. i certeparti eller annat grundläggande fraktavtal eller i bekantgjorda tariffer betinga sig en frakt som beaktar hans ansvarighet efter utfärdande av konossementet under samlastningsklausulens tillämplighet, kan han inte ställa särskilda villkor för att utfärda ett sådant konossement på grundval av avlastarens särskilda uppgifter. Endast om han har skäligen anledning att betvivla avlastaruppgifternas riktighet, kan han utelämna dessa i konossementet och förhindra att samlastningsklausulen blir tillämplig, vare sig uppgifterna är förbehållslösa eller ej. Problemen behöver inte i praktiken bli så stora. Ett konossement som ger en utförlig

godsbeskrivning och god information om varan och dessutom lyder under samlastningsklausulens gynnsammare ansvarighet kommer säkerligen att efterfrågas, trots att det betingar högre frakt än ett konossement som ger bristfällig information och följer mindre gynnsamma ansvarighetsregler. Konkurrenssynpunkter leder troligen till lägsta möjliga frakthöjning, om slutligen ens till någon. Ifall syftet med prohibitiv frakt enbart är att hindra samlastningsklausulens tillämplighet kan det tänkas att den betraktas såsom konventionsstridig med stöd av HaagL § 3 mom. 8, som innehåller bestämmelser, avsedda att förhindra att konventionens tvingande regler sätts ur spel.

IV. Container och ansvarsberäkningen

a. Den särskilt redovisade containern

Såsom ovan påpekats, befattar sig Haag-Visby-reglerna art. 2 punkt c bara med innehållet i containern och ger ingen ledning för hur själva containern, emballaget om man så vill, skall behandlas vid skadestandsberäkningen. Frågan är därför tämligen oklar. Rune (s. 20) skriver (se ovan) att då containern redovisas särskilt, kommer den att behandlas som en begränsningsenhet för sig, förutsatt att den inte tillhör bortfraktaren, men eljest får den i detta avseende behandlas som emballage. Samma åsikt kommer fram både i den svenska och den amerikanska konferensrapporten.

Gods som skeppas i en container, vilken ägs av redaren, kommer alltså inte att beröras av de nya reglerna (se nedan). Ansvaret beräknas endast för godset. Detsamma gäller då redaren enbart i sitt eget intresse, stugar gods i en container t.ex. för att underlätta godshanteringen. Det finns ingen anledning till att hans ansvarighet skall påverkas av hur han stugar godset. Men för de övriga containertransporternas del frågar man sig om containerklausulens ordalydelse ger något som helst stöd för uppfattningen, att en särskilt redovisad container utgör en separat begränsningsenhet. (Den säger: "När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats /och angivits/ i konossementet såsom *omfattade* (kurs. här) av anordningen anses utgöra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment.") Orden "omfattade av anordningen" i art. 2 c, som i den engelska texten

motsvaras av "as packed in such article of transport", ger snarast vid handen att *själva anordningen inte* skall räknas som *ett särskilt kolli*, också om den redovisats separat. Trots detta håller jag mig också i fortsättningen till den åsikt som förfäktas av Rune och den amerikanska konferensrapporten. Anledningen till att jag valt att gå emot klausulens ordalydelse är enbart den, att man därigenom tillförsäkrar själva containern ersättning såsom ett särskilt kolli vid inträffad skada. Det är av vikt att en skadad container kan ersättas enligt kollimetoden, dels på grund av att en container representerar ett betydande ekonomiskt värde som på samma sätt som godset bör kunna åtnjuta ersättning och dels på grund av att i de fall då kollimetoden tillämpas vid skadeståndsberäkningen blir containern ersatt. Jag ser ingen anledning till att den skulle ersättas enligt den ena metoden men inte enligt den andra.

Resonemanget leder till följande frågor:

1. När är en container särskilt redovisad?
2. Vad blir resultatet då detta tillämpas på olika fall?

1. När är en container särskilt redovisad?

Containern redovisas ofta i konossementet med orden: "1 container, containing", "1 container, said to contain" eller "40 kartons konserven, verpackt in container Nr 113". Då ifyllandet av ett konossement bör kunna ske snabbt och enkelt, kan man anta att dessa formuleringar är nog för att kravet på separat redovisning uppfylls. Om konossements-texten däremot endast anger "containerized goods" är containern inte separat redovisad och utgör inte ett särskilt kolli eller en enhet. I exempelvis de s.k. "door-to-door"-transporterna varmed man också avser transporter från exempelvis New York till Stockholm, trots att fartyget lossar i Göteborg, anges containern inte i konossementet. Samma gäller då det är frågan om redarens egen container och avlastaren "lånar" den.

2. Vad blir resultatet då detta tillämpas på olika fall?

- a. "1 container said to contain general merchandise."

För denna redovisningstyps del har de olika kommentatorerna varit ense om att det är frågan om en enda begränsningsenhet (den svenska, danska och den amerikanska rapporten och Lord Diplock i sitt tal). Också nu är det ju fråga om en separat redovisad container och om general merchandise. Resultatet är kanske något förvånande, men

enhålligt. Om man som motivering till att en redovisad container grundar en separat begränsningsenhet har haft att ansvarsmaximum på detta sätt höjs till förmån för avlastaren, att bättre motsvara den reella skadan, frågar man sig varför principen inte tillämpats genomgående. Vad speciellt containers beträffar, blir detta knappast ett problem vid ansvarsberäkningen. Lastägaren yrkar sannolikt på ersättning enligt vikt, vilket för honom blir förmånligast. Detta behöver emellertid inte vara fallet då det är frågan om pallar och liknande transportanordningar. Av helt andra orsaker föreligger de här problemen inte heller för den omfattande trailertrafik Finland bedriver. Över trailern utfärdar redaren inte ett konossement utan en s.k. bilbiljett. Det är en kvarleva från tider, då man betraktade bilen endast som resgods.

b. "1 container said to contain 40 boxes of TV-sets."

Denna ofta förekommande redovisningstyp har både i de svenska och amerikanska kommentarerna tagits som exempel på fall då containern utgör en separat begränsningsenhet. Den utgör därtill det enda fall då en särskilt redovisad container åtnjuter ersättning. Detta tar delvis udden av försvaret till teorien om den särskilt redovisade containern. Också nu kan man få tillfälle att tillämpa ytterligare en princip, nämligen: "Warum so einfach, wenn man es so herrlich komplizieren kann". I konossementet kanske redovisats: "1 container said to contain 3 pallets, each with 20 boxes of TV-sets". Bortfraktaren är inte ägare till någonting av detta. För att använda Lord Diplocks ord, men kanske inte helt hans sätt att se, ser man nu siffrorna $1 + 3 + 60 = 64$. Ändå är det knappast frågan om 64 begränsningsenheter. Pallarna utgör antagligen inte separata enheter. Deras huvudsakliga syfte är att rent transporttekniskt och i lastägarens eget intresse sammanföra gods, vilket nog också kan gälla för containern. En klar principiell gränsdragning blir svår. Om innehållet i containern däremot redovisades som 60 st. TV-sets och 3 st. pallar, skulle ansvarsberäkningen ske på vanligt sätt, enligt redovisat kolliantal.

c. "1 container said to contain 40 boxes of TV-sets and general merchandise."

Då man tillämpar samma beräkningssätt som i fallen a och b, något som också kommer fram i Lord Diplocks tal och den danska konferensrapporten, ser man att det är fråga om 41 begränsningsenheter. De

Fig. 4.

Redovisat innehåll	Antalet begränsningsenheter	
	redovisad container	ej redovisad container
General merchandise	1	1
40 boxes of TV-sets	41	40
40 boxes of TV-sets and general merchandise	40 +resten på viktbasis — eller — 41	40 +resten på viktbasis — eller — 41

svenska kommentatorerna har vid ansvarsberäkningen för den ofullständigt redovisade containern valt andra vägar, genom att låta de redovisade kollina utgöra separata begränsningsenheter och resten gå på viktbasis (den svenska rapporten, Grönfors, The Hague-Visby Rules). Man har inte fäst någon vikt vid att containern varit separat redovisad. När det är frågan om containers kommer avlastaren knappast att ha något att invända mot detta. Genom den kombinerade ansvarsberäkningsmetoden kommer han ju att få ut det utan konkurrens högsta ersättningsbeloppet.

b. Partiell skada

Då skadeståndet skall beräknas för en container enligt kilometoden, sker det på basen av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, art. 2 punkt a. Liknande uttryck har man bl.a. använt sig av i CMR art. 25 punkt 3 och CIM art. 31 § 1. Nánássy (Das internationale Eisenbahnfrachtrecht s. 607) påpekar i kommentarerna till CIM att, då det är frågan om gods i tunga förpackningar, kommer ansvaret för godsets nettovikt att kunna överstiga egentligt maximum. Det är vad som kan inträffa när gods transporteras i containers. Också i lufträtten har man accepterat detta betraktelsesätt. Vad det i praktiken innebär, ser man bäst genom ett exempel. En container, innehållande 5 tryckpressar, vilka väger 1 ton per styck, totalskadas. Själva containern väger 2 ton och är värd 10 000 kr. Det högsta ersättningsbeloppet uppnås genom

kilometoden. Den ger (2 ton + 5 ton) 10 kr = 70 000 kr. Containerns "överskotts" 10 000 kr kommer antagligen att överföras på tryckpressarna för vilkas del skadeståndet blir 60 000 kr, eller 10 000 kr mer än om de inte hade transporterats i en container.

I det föregående fallet blev den totala ansvarssumman högst enligt kilometoden. I det följande blir den högst enligt kollimetoden. Aktuell är igen den välbekanta containern som är separat redovisad och innehåller förutom 5 st. tryckpressar 50 st. skrivmaskinskartonger. Vikten har inte redovisats i konossementet, utan endast kolliantalet, 56 st. Låt oss anta, att bara skrivmaskinerna skadas. Ansvarssumman för dem blir $50 \times 3\,400 \text{ kr} = 170\,000 \text{ kr}$. Om däremot själva containern och tryckpressarna skadas, blir ansvarssumman för dem 70 000 kr, då avlastaren väljer kilometoden. Om slutligen hela containern skadas, blir ansvarssumman 190 400 kr, alltså 49 600 kr mindre än summan av de båda partiella skadorna. Och trots att bara 6 kollin av de 56 redovisade skadats, kommer bortfraktaren att kunna bli ansvarig för ett belopp som är mer än en tredjedel av det totala ansvarsbeloppet. Det sagda gäller under förutsättning att containern redovisats fullständigt. För den container som redovisats ofullständigt, har man ju möjlighet att genom kombinationsmetoden höja ansvaret för hela containern till 240 000 kr.

Nedan har jag i en tabellartad framställning försökt visa, hur det för lastägaren förmånligaste beräkningssättet växlar mellan kolli- och kilometoderna, beroende på vilken typ av gods som skadas. I alla fallen skulle man dock uppnå det högsta ersättningsbeloppet genom att redovisa containern ofullständigt.

c. Skada på själva containern

Den förhärskande åsikten var förr, med undantag för några amerikanska rättsfall, att skada på själva containern inte var ersättningsgill. Trots att man insåg att detta var en olägenhet, vägrade HaagL:s ordalydelse, som endast talar om godset, tungt vid bedömningen. Dessutom skulle själva containern kunna komma att konkurrera med godset om ersättningen ur skadeståndslikviden och ytterligare urholka den låga ersättning som HaagL garanterar godsägaren (Gorton s. 63).

På den här punkten har de nya reglerna medfört förbättringar. Det är visserligen ingenting nytt att ersättning utdöms för skadat emballage.

Fig. 5. *Partiell skada*. Partiell skada drabbar containern i enlighet med exemplet på s. 19.

Själva containern är separat redovisad, väger 2 ton och är värd 10 000 kr.

Tryckpressarna väger 1 ton per styck (5 st.) och är värda 25 000 kr.

Skrivmaskinslådorna väger 20 kg per styck (50 st.) och är värda 2 000 kr.

Containern redovisad fullastad

Containern redovisad halvlastad

Kollimetoden	Kilometoden	Kombinationsmetoden
Ansvarssumman för hela containern med innehåll är <u>190 400 kr</u>	> 80 000 kr	> <u>240 000 kr</u>
Endast <i>själva containern</i> skadas		
Ansvarssumman 3 400 kr Reella skadan 10 000 kr Skillnad — 6 600 kr	> 20 000 kr > 10 000 kr > + <u>10 000 kr</u>	> 20 000 kr > 10 000 kr > + <u>10 000 kr</u>
Containern och en av tryckpressarna skadas		
Ansvarssumman 2 × 3 400 = 6 800 kr Reella skadan 35 000 kr Skillnad — 28 200 kr	(2 000 + 1 000) 10 = 30 000 kr > 35 000 kr > — <u>5 000 kr</u>	(2 000 + 1 000) 10 = 30 000 kr > 35 000 kr > — <u>5 000 kr</u>
Containern och en skrivmaskinslåda skadas		
Ansvarssumman 2 × 3 400 = 6 800 kr Reella skadan 12 000 kr Skillnad — 5 200 kr	(2 000 + 20) 10 = 20 200 kr > 12 000 kr > + <u>8 200 kr</u>	Containern 20 000 kr Skrivmaskinslådan 3 400 kr Ansvarssumman > 23 400 kr > 12 000 kr > + <u>11 400 kr</u>
Containern och 50 skrivmaskinslådor skadas		
Ansvarssumman 51 × 3 400 = 173 400 kr Reella skadan 110 000 kr Skillnad + <u>63 400 kr</u>	(2 000 + 1 000) 10 = 30 000 kr > 110 000 kr > — 80 000 kr	Containern 20 000 kr Skrivmaskinslådorna 170 000 kr Ansvarssumman 190 000 kr > 110 000 kr > + <u>80 000 kr</u>

I Porsgrunn byretts dom, ND 1964 s. 160, som senare stadfästes av Norges Høyesterett, ND 1967 s. 24, tillerkändes ett skadestånd på 14 751:22 norska kronor för säckar i vilka sillmjöl transporterats. Själva sillmjölet som skeppats med D/S "Dixie" från Moltustranda till New Orleans var helt oskadat. I andra rättsfall har emballaget blivit delaktigt av ersättningen genom att skadeståndet beräknats till exempelvis 2 kronor per plommonlåda, ND 1953 s. 455. Liknande rättsfall är ND 1946 s. 213, ND 1949 s. 34, ND 1950 s. 19 och ND 1956 s. 139. Men i inget av exemplen har emballaget konkurrerat med varan om skadeståndet. Den urholkning som man befärade skulle kunna drabba ägaren av godset, om ersättning tillerkändes containern, kan undvikas genom de nya reglerna. Det totala ersättningsbeloppet höjs när gods transporteras i en container, för kollimetodens del dock under förutsättningen att själva containern är separat redovisad. Förhöjningen är då 3 400 kr. För kilometodens del blir förhöjningen ett belopp som motsvarar 10 gånger containerns vikt, alltså i allmänhet ca. 12 000–20 000 kr. Men inte ens denna summa täcker helt skador på specialcontainers, såsom kylcontainers, vilkas värde kan uppgå till 30 000 kr eller mer. Skada på containern blir ersatt med ett mot förhöjningen svarande belopp, dock med de inskränkningar som Haag-Visby-reglernas artikel 2 punkt b innebär.

Att containern skall vara separat redovisad för att vara skadeståndsgrundande, innebär självfallet att om den inte redovisats, blir containerägaren inte ersatt enligt kollimetoden. Men detta är ej alltid detsamma som att han överhuvudtaget inte skulle bli ersatt. Han har fortfarande möjligheten att yrka på ersättning enligt kilometoden, som dessutom ger honom ca 8 600–16 600 kr mer. Då också innehållet i containern skadats bygger denna lösning på att totala skadeståndet blir högst enligt kilometoden.

Ersättningen enligt kilometoden för containern bygger på orden "det skadade godsets bruttovikt". Man har tolkat uttrycket så, att containervikten inkluderas i godsets bruttovikt. Men om endast godset som transporteras i containern skadas och inte själva containern, alltså 10 ton av de 12 som transporteras (de resterande 2 tonen utgörs av containerns vikt), ges orden en litet annan betydelse. Godsets bruttovikt omfattar då inte containervikten, men däremot nog vikten av ett traditionellt emballage.

d. Vem äger containern, vem lasten?

1. Containern som ägs av redaren.

Då HaagL tillämpades på containers, ansågs både i praxis och litteratur att redaren under inga omständigheter kunde tillerkännas ersättning för skada på sin egen container, vilket ju synes helt naturligt. Också för den nya containerklausulens del har man varit av samma åsikt. I sig själv är principen helt riktig, men det faktum att en container som ägs av redaren bortses från vid skadeståndsberäkningen kan i vissa sällfall ha negativa följder för lastägaren.

Det är igen fråga om den välbekanta containern, som inte ägs av redaren och som innehåller 5 tryckpressar och 50 lådor skrivmaskiner. Själva containern är redovisad och väger 2 ton och har ett värde av 10 000 kr. Tryckpressarna väger 1 ton per styck och är värda 25 000 kr per styck. Containern och en av tryckpressarna skadas. Ansvarsbeloppet för dessa blir enligt kilometoden:

$$\begin{aligned} &(\text{containerns vikt} + \text{tryckpressens vikt}) 10 \text{ kr} = \\ &(2\,000 + 1\,000) 10 \text{ kr} = 30\,000 \text{ kr} \end{aligned}$$

Skadan på containern blir fullt täckt och kvar blir ett ersättningsbelopp på 20 000 kr för att ersätta den skadade tryckpressen. Det kan ifrågasättas om detta är en riktig fördelningsgrund.

Då avlastaren hyr sin container av redaren, blir ersättningen för tryckpressen bara 10 000 kr, alltså densamma som om tryckpressen inte hade transporterats i en container. Lastägaren kommer i en sämre ställning än ifall han hyrt containern av tredje man. För att motverka detta borde redarens container, om också blott skenbart, tas med vid skadeståndsberäkningen. Ofta lånar redaren vederlagsfritt ut sin container åt lastägaren för ett visst antal dagar, men om lastägaren använder containern längre tid än avtalat, blir han tvungen att erlægga en ersättning. Avgörande för hur skadeståndet skall beräknas kunde vara tidpunkten för skadans inträffande. Divergenserna kommer att uppträda då den skadade transportanordningens värde är mindre än ersättningen för den, alltså, om skadeståndet för en förlorad container beräknas enligt kilometoden, skall containerns kilovärde understiga 10 kr. Detta behöver inte vara fallet då det är frågan om kylcontainers men en vanlig containers kilovärde rör sig kring 4–5 kr.

2. Containern som ägs av lastägaren och innehåller endast hans gods. Denna typ av containers är egentligen det normalfall klausulen reglerar, men på grund av den ökade samlastningen kanske inte det vanligast förekommande fallet. Redaren utfärdar här endast ett konossement över hela containern direkt till lastägaren.

3. Containern som lastas av tredje man och innehåller gods som tillhör olika lastägare.

För att uttrycka det hela enklare kan man nämna exempelvis frågan om en speditör som samlastar gods. Han har mottagit 5 st. tunga tryckpressar som tillhör A och 20 kartonger skrivmaskiner som tillhör B, och samlastar dem för vidare transport. Speditören har utfärdat ett konossement till A över tryckpressarna och ett annat till B och han svarar mot herrarna enligt konossementet. Det konossement redaren utfärdar till speditören omfattar hela containern. På grund av de tunga tryckpressarna blir det totala ansvarsbeloppet för denna högst enligt kilometoden.

I en sådan här situation kan speditören råka i dilemma. Om containern totalskadas, erhåller han av redaren ett ersättningsbelopp som beräknats på viktbasis. Men B kommer att yrka att ersättningen för hans skrivmaskiner skall beräknas enligt kollimetoden, enär kilometoden ger för skrivmaskinernas del en betydligt lägre ersättningslikvid. Kan vår speditör undvika att komma i en sådan här situation? Det kan han göra genom att i en container lasta det gods för vilket skadeståndet blir högst enligt kollimetoden, och i en annan det gods för vilket skadeståndet blir högst enligt kilometoden. En smidigare väg är att alltid redovisa containern ofullständigt så att skrivmaskinerna redovisas som separata kollin och tryckpressarna som general merchandise. Den smidigaste vägen är givetvis att gardera sig genom en försäkring.

Om man bortser från speditörskonossementets roll i detta sammanhang, kommer man in på en intressant fråga, nämligen frågan om konossementets negotiabilitet. Då för en container utfärdats endast ett konossement som specificerar de olika godsslagen, kan man ifrågasätta konossementets värde som omsättningshandling för lastägaren. Schmitthoff har berört frågan i en artikel i Fairplay International Shipping Journal, April 18 1968 s. 23. Han skriver: "The seller of one of the packages included in the container cannot tender the buyer a bill of lading relating to the package and if the contract is a c.i.f. contract, thereby perform

this contract. Moreover the seller cannot retain his property in the package by retaining the bill of lading. For that reason, it may be more favourable to the seller to insist on a separate bill of lading for a package included in a container.” En utveckling i denna riktning skulle avsevärt minska betydelsen av den s.k. containerklausulen.

V. Något om övriga stadganden som berör ansvarsberäkningen

Då man försöker bilda sig en uppfattning om innebörden av den nya samlastningsklausulen i kombination med kiloregeln, stöter man oundvikligen på en del av Haag-Visby-reglernas övriga stadganden. I det följande skall jag i korthet försöka redogöra för några av dem.

I art. 2 punkt g ges parterna *avtalsvägen* möjlighet att bestämma ett *högre ansvarsmaximum* än i punkt a. Detta synes nästan i sin självklarhet betydelselöst, men ger möjligheten att exempelvis närma sig CMR:s ansvarsmaximum. Om en container väger 1,5 ton och godset 10 ton skall 143 eller fler begränsningsenheter redovisas för att ersättningen på vikt-basis skulle bli lägre än enligt kolliregeln, vilket praktiskt taget skulle sätta denna ur spel.

HaagL:s ansvarsbegränsningsmaximum gäller inomkontraktuellt ansvar och kan inte utan vidare åberopas mot ersättningskrav på annan grund, exempelvis brottsligt förfarande. Haag-Visby-reglerna har på den här punkten medfört en till synes långt gående förändring genom att stadga att *begränsningen skall äga tillämpning* i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust eller skada på gods, *vare sig talan grundar sig på ett kontraktsförhållande eller ej* (art. 5 punkt 1).

Verkan av regeln modifieras dock genom art. 2 punkt e, enligt vilken bortfraktaren *inte* kan *åberopa ansvarsbegränsningen*, om det visas att *skadan orsakats* genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren *med uppsåt att skada* eller av *vårdlöshet* med insikt att skadeverkan sannolikt skulle bli följden. Lösningen av problemen är inte ny i transport-rätten utan motsvarande sätt har valts i Warszawakonventionen och Haagprotokollet och i 1961 och 1967 års internationella konventioner om befordran av passagerare respektive resgods till sjöss.

Hittills har mest berörts skadeståndsmaximum. Det är inom detta

ansvarsbegränsningsmaximum som *skadans egentliga storlek* skall bestämmas med utgångspunkt från det allmänna handelsvärdet. Formuleringen av punkterna a och b är, trots att den kanske är något kortfattad, avsedd att få samma verkan som CMR-konventionens art. 23 och 25 (Rune, s. 20); detta trots att orten och tiden för godsets mottagande är utgångspunkten för CMR vid beräkningen av värdeminskningen. Punkt b har fått följande lydelse:

b) "Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet."

I SOU 1966:36 ("Vägfraktavtalet I" s. 69) sägs:

"Ersättning skall utgå i proportion till förlustens omfattning; är förlusten total skall således hela kostnaden täckas, är förlusten partiell (minskning) skall en 'mot minskningen svarande del' ersättas." Artikel 25 specificerar detta med stadgandet:

"Ersättningen bör dock inte överstiga:

a) om hela sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle hava utgått om sändningen gått förlorad;

b) om blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle hava utgått om denna del gått förlorad."

Man har tagit den ståndpunkten att med skadat gods menas gods som undergått kvalitativ försämring. För att godset i sin helhet skall få anses skadat, är det nog att endast en del av sändningen blivit skadad, men denna förstörda del medför, att återstoden inte mera kan utnyttjas lika effektivt. Om alltså kofångaren på en bil skadas, får hela bilen anses skadad, eller om ett vitalt kolli i en sändning, som omfattar en röntgenutrustning transporterad i flera kollin, skadas, medför också det att hela sändningen måste anses skadad (svenska rapporten).

Den rent praktiska uträkningen av värdeminskningen kan vara förknippad med svårigheter. Kommentarer till § 31 i "Vägfraktavtal I" som jag nöjer mig med att citera, slutar med de lakoniska orden: "Enligt gängse bevisbörderegeln åligger det ersättningskrävande att visa skadans storlek."

Bestämmelserna i artikel 2 punkt b om skadevärdering på grundval av godsets värde i lossningshamnen tillkom på brittiskt initiativ, som en

form av extra begränsning inom ramen för det belopp som kolli-enhets-kilobegränsningsreglerna ger. Därigenom skulle framför allt begränsas utrymmet för indirekta skador som i anglo-amerikansk och fransk rättspraxis ansetts innebära att alla *indirekta skador* som vållats i samband med transporten täcks av HaagL (Selvig, Erstatningsberegning s. 41 ff, Carver s. 967 och 990). Inför bl.a. nordiskt motstånd fick detta syfte uppges, och det slutliga resultatet blev en skadevärderingsregel med väsentligen samma innebörd som SjöL § 120. Det är alltså endast förlust av eller fysisk skada på gods och därav härledd ytterligare förlust eller skada som anses täckt av HaagL, exempelvis att gods förkommit genom stöld eller minskat, då vätska runnit genom kärl, eller blivit skadat, då känsligt livsmedel ruttnat, därför att resan varat längre än beräknat. Med denna tolkning faller sådana indirekta skador, som beror på dröjsmål och som inte består i förlust eller fysisk skada på godset (exempelvis skador som beror på att fabrik stått stilla p.g.a. brist på råvaror), utanför HaagL:s tvingande system (Grönfors, Allmän transporträtt s. 85, Huvudlinjer s. 79). Rune (s. 22) påpekar, att det är mot denna bakgrund som begreppet "the total amount recoverable" skall ses och att uttrycket "total" då framträder som en meningslös kvarleva från det ursprungliga förslaget. Också CMR har gått på linjen att inte tillerkänna lastägaren ersättning för konsekvensskador (§§ 29, 30), om han inte särskilt avtalat därom.

Haag-Visby-protokollet kommer att *träda i kraft* tre månader efter den dag tio ratifikations- eller anslutningsinstrument deponerats, av vilka minst fem skall vara stater som var för sig har ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller däröver. Vid konferensen antogs tilläggsprotokollet med 24 röster, 18 var nedlagda och ingen röstade mot. Det har undertecknats av 19 stater.

Många av Haag-reglernas olägenheter har undanröjts genom revisionen. Vad speciellt ansvarsbegränsningsfrågan beträffar har man varit försiktig. Man har bibehållit en del gammalt, kombinerat det med något nytt och därigenom åstadkommit en otymplig ansvarsbegränsningsregel. Det steg man tagit, har visserligen varit i rätt riktning men alltför litet och kanske ändå just så stort, att en slutlig uniformering av de transporträttsliga regelsystemen kommer att fördröjas.

PM

Med det ovan sagda som bakgrund skulle man kunna ge avlastare och redare några råd.

Avlastaren

1. Redovisa om möjligt alltid din container ofullständigt med kolliantalet uppgivet för lätta enheter (vikt som understiger 333,33 kg). Gäller framför allt speditören!
2. Trots att totala ansvarsbeloppet blir högst enligt kilometoden, redovisa kolliantalet för lätta kollin (kanske endast dessa skadas)!
3. Redovisa för säkerhets skull din container, du kan ha nytta av det om ansvarsbeloppet blir högst enligt kollimetoden!
4. Redovisa för säkerhets skull så mycket som möjligt, man vet ju aldrig vilket gods som skadas!
5. Använd inte redovisningstypen:
"1 container said to contain 3 pallets, each with 20 boxes of TV-sets."
6. Se upp med att "låna" redarens container!
7. Du bör kunna visa vikten!
8. Vid samlastning skall du som lastägare alltid fordra särskilt konossement för ditt gods!

Redaren

9. Försök praktisera dubbla tariffer!
10. Gör, om du kan, förbehåll mot avlastaruppgifterna!
11. Se till att viktuppgifter intas i konossementet!
12. Se upp för ofullständigt redovisade containers!

Litteratur

1. Förarbeten, rapporter och kommittébetänkanden

- Conférence diplomatique de droit maritime*. Session 12 (Bruxelles, 1968): 2.
Diplomatiska sjörättskonferensen. Session 12 (Bryssel, 1968): 2. Rapport.
Diplomatiske søretskonferensen. Session 12 (Bryssel, 1968): 2. Beretning.
Lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. *NJA* II 1936, s. 573.
Report of the Bill of lading committee, The Maritime law association of The United States. (Stenc.) U. å.
Vägfraktavtalet. 1. Internationell befordran. Betänkande givet av utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran å väg. Stockholm 1966. *SOU* 1966:36.
1891 års riksdagstryck. Kommittébetänkande.

2. Övrig litteratur

- Bagge, A., Haagreglerna. *SvJT* 1923, s. 217.
Carver, T. G., Carriage of goods by sea. 10 ed. by Raoul P. Colinvaux. Lond. 1957.
Container-Handbuch. Hamb. 1968.
Gorton, L., Haaglagen och containertrafiken — några rättsliga spørsmål. *Ekonomiskt forum* 1965, s. 53.
Gramm, H., Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln. Berl. 1938.
Grönfors, K., Allmän transporträtt. Sthlm 1965.
—, Allmän transporträtt. 2 uppl. Sthlm 1969.
—, Container transport and the Hague rules. *JBL* 1967, s. 298.
—, Containertrafiken och ansvarsproblemen. *SvJT* 1966, s. 1224.
—, The Hague-Visby rules. *JBL* 1968, s. 201.
—, Om konventionstolkning. Några reflektioner i anledning av en festskrift. *SvJT* 1957, s. 16.
—, [Anm. av] P. Lødrup, Luftfart og ansvar. *SvJT* 1966, s. 606.
—, Se: *Huvudlinjer i svensk frakträtt*.
Holmboe, C. Stub, Forelesninger over omsetningspapirer og legitimasjonstegn. (Stenc.) Oslo 1960.
Huvudlinjer i svensk frakträtt. Utg. av F. Schmidt, G. Wilkens, K. Grönfors, K. Pineus. 2 omarb. uppl. Sthlm 1962.
Jantzen, J., Håndbok i godsbefordring til sjøs. (Befraktning.) 2 utg. ved N. Dybwad. Oslo 1952.
Knoph, R., Norsk sjørett. Oslo 1931.
Lebuhn, J., Container problems under German law. *AfS* 8, s. 515.

- Lødrup, P.*, Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemansansvaret i norsk og fremmede luftrett. Oslo 1966.
- Nánássy, B. von*, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 25. Okt. 1952 (CIM) erl. u. komm. Wien 1956.
- Pineus, K.*, Se: *Huvudlinjer i svensk frakträtt.*
- Rune, Chr.*, Haag-Visby-reglerna. 1968. (Stencil)
- Sandström, J.*, Befälhavareavtal och sjöpanträtt. *Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter* 1969:1. — *Skrifter utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg.* 37.
- Schmidt, F.*, Se: *Huvudlinjer i svensk frakträtt.*
- Schmitthoff, C. M.*, Revision of The Hague rules. *Fairplay international shipping journal*, 1968, April 18, s. 23.
- Sejersted, F.*, Om Haagreglene. (Konossementskonventionen.) 2 udg. Oslo 1949.
- Selvig, E.*, Erstatningsberegningen ved lasteskader. *Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter*, 1962:2. — *Skrifter utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg.* 21.
- , Unit limitation and alternative types of limitation of carrier's liability. I: *Six lectures on the Hague rules*, ed. by K. Grönfors, s. 105. *Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter* 1967:3 — *Skrifter utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg.* 31.
- , Unit limitation of carrier's liability. Oslo 1960.
- Sindballe, K.*, Dansk Søret. 1-4. Kbhvn [1936-38].
- Tiberg, H.*, [Anm. av] F. Berlingieri, I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate, 1965. *Afs* 8, s. 677.
- Unit transport statistics. *Svensk sjöfartstidning*, 1969, s. 29.
- Wetter, J.*, Vem kan utfärda konossement? *Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter* 1968:2. — *Skrifter utgivna i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg.* 34.
- Wilkens, G.*, Se: *Huvudlinjer i svensk frakträtt.*
- 1936 års sjölagsändringar.* Med förklaringar ur autentiska källor samt hänvisningar och sakregister. Utg. av H. Wikander. Sthlm 1937.

Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1968

1. BERGLIND: Östtyskland som marknad för svenska företag. (IDAF-STAV. 39.)
2. WETTER: Vem kan utfärda konossement? (Sjörättsföreningen i Göteborg. 34.)
3. VAES: The identity of the Hague rule carrier. (Sjörättsföreningen i Göteborg. 35.)
4. PINEUS: Om "Emma". En orientering om gemensamt haveri. (Sjörättsföreningen i Göteborg. 36.)
5. EKSTRÖM: Företagets databank. (IDAF-STAV. 40.)

SKRIFTER 1969

1. SANDSTRÖM: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. (Sjörättsföreningen i Göteborg. 37.)
2. HANSSON, KRISTIANSOON, SILFVERSPARRE, SVAHN: Problem inom den svenska manuella glasindustrien.
DYRSSEN & GÖRANSSON: Marknadsföring vid svensk export av manuell glas. (IDAF-STAV. 41.)
3. EDSTRÖM: Computerized system control. A management game for education and research in online, realtime control systems. (IDAF-STAV. 42.)
4. DYMLING: Haagreglerna och kyltransporter. (Sjörättsföreningen i Göteborg. 38.)
5. BROSTRÖM & EKLUND: Ekonomiska aspekter på svensk sjöfart av i dag: struktur, efterfrågan, konkurrens och effektivitet. (IDAF-STAV. 43.)

SKRIFTER 1970

1. SISULA: Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna. (Sjörättsföreningen i Göteborg. 39.)